



(bez względu na miejsce sprzedaży)

Nr 25 (1385)

DNIA 28 MARCA 1938 ROKU

ROK XVIII

# Numer motoryzacyjny

Poniżej zamieszczamy autograf p. Ministra Komunikacji, Juliusza Ulrycha, przygotowany na specjalną prośbę Przeglądu Sportowego.



Treść autografu

W okresie wzrostu ilości pojazdów mechanicznych stała przed nami dwa poważne i pilne zadania: rozbudowa i ulepszenie sieci drogowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uporządkowanie ruchu drogowego nie da się osiągnąć drogą tylko przepisów i kar administracyjnych. Winno tu przyjść z pomocą całe społeczeństwo, a w jego szereguach na jednym z pierwszych miejsc znaleźć się muszą organizacje sportowe. Typ zawałdrogi musi zniknąć z polskiej drogi.

*W okresie wzrostu ilości pojazdów mechanicznych stała przed nami dwa poważne i pilne zadania: rozbudowa i ulepszenie sieci drogowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uporządkowanie ruchu drogowego nie da się osiągnąć drogą tylko przepisów i kar administracyjnych. Winno tu przyjść z pomocą całe społeczeństwo, a w jego szereguach na jednym z pierwszych miejsc znaleźć się muszą organizacje sportowe. Typ zawałdrogi musi zniknąć z polskiej drogi.*

*J. Ulrych*

## I jego najbliższe zadania

Wywiad z wicemin. inż. J. Piaseckim prezesem A. P.

Warszawa, w marcu. Prezes Automobilkłubu Polski — wiceminister inż. Julian Piasecki udzielił redakcji „Przeglądu Sportowego” wywiadu na temat prac prowadzonych przez zrzeszony automobilizm polski i jego zadań na okres najbliższy.

Na wstępie należy poświęcić słów kilka sprawom organizacyjnym, które są podstawą każdego poważnego działania. W roku 1937-ym dokonano niemiernie ważnego dla dalszego rozwoju automobilizmu osiągnięcia — oto w dniu 23 maja Zjazd Klubów Automobilowych z terenu całej Polski zatwierdził ostatecznie projekt nowego statutu Automobilkłubu Polski i Klubów Terytorialnych.

Prace nad wytyczeniem linii zasadniczych nowego statutu oraz opracowaniem szczegółów trwały przez dłuższy okres czasu. Długotrwały ten wysiłek z pewnością nie poszedł na marne, gdyż porozumienia, które się osiąga w krótkim czasie zazwyczaj nie należą ani do najlepszych, ani do najtrwałszych.

Celem nowego statutu było stworzenie jednej, silnej, zwartej i sprawnej organizacji, rządzącej się jednolitymi formami. Wspólne interesy całego zrzeszonego automobilizmu powierzone wspólnemu ciału, jakim jest Rada Klubów Automobilowych, zostawiając Klubom Terytorialnym zupełną samodzielność w ich sprawach wewnętrznych oraz pozostawiając nienaruszonym stan posiadania i zakres działalności wszystkich Klubów.

Pod hasłem konsolidacji Nowy statut Automobilkłubu Polski i Klubów Terytorialnych, charakteryzując go ogólnie, nie odbierając nikomu jego praw dotychczasowych, nadal jedynie poszczególnym Klubom jednolite formy zewnętrzne, przez co organizacja nabrała cech większej zwartości i jednolitości. Te cechy są zdobyczami bardzo ważnymi, pozwalającą bowiem na znacznie sprawniejsze, precyzyjniejsze i szybsze przeprowadzenie zadań, do których Automobilkłuby są powołane.

Rozpatrując sprawy organizacyjne, należy zaznaczyć pracę Automobilkłubu Polski nad organizowaniem nowych Klubów Terytorialnych. Pełnych takich klubów powstało w okresie 1936-1937 cztery, a mianowicie: Gdyński Automobilkłub w siedzibie w Gdyni, Automobilkłub Kielecki z siedzibą w Kielcach, Automobilkłub Poleski z siedzibą w Brześciu, Automobilkłub Lubelski z siedzibą w Lublinie. Poza tym powstało siedem delegatur, a mianowicie: delegatura Automobilkłubu Polski w Białymstoku, delegatura Krakowskiego Klubu Automobilowego w Zakopanem, dwie delegatury Malonowskiego Klubu Automobilowego: w Stanisławowie i Tarnopolu, delegatura Automobilkłubu Kieleckiego w Sosnowcu, delegatura Pomorskiego Automobilkłubu w Toruniu oraz delegatura Automobilkłubu Poleskiego w Nowogrodku.

Należy tutaj zaznaczyć, że dzięki poświęceniu organizacyjnym oraz poprawie koniunktury motoryzacyjnej w roku 1937-ym Kluby Automobilowe wzmogły znacznie swą aktywność i rozszerzyły swą działalność. Zwiększyła się poważnie ilość ich członków, rozpoczę-

to znowu poważną pracę sportową, przyczyniono się do propagandy pojazdów motorowych w społeczeństwie, walczono z anarchią drogową i t. p.

### A. P. w roli egzaminatora

Z innych spraw organizacyjnych na pierwszym miejscu postawić należy rozpoczęcie przez Automobilkłub Polski egzaminowania kierowców pojazdów mechanicznych. Tej trudnej i ciężkiej pracy podjął się Automobilkłub Polski na podstawie upoważnienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem własnej sieci biur technicznych. Prace rozpoczęto od 1-go kwietnia 1936-go roku.

Naczelna zasada w pracy tych biur jest jak najszerza mobilizacja kierowców — w tym celu prowadzi się intensywną propagandę oraz daje się jak najdalej idące ułatwienia. Z drugiej strony Automobilkłub Polski przy wykonywaniu czynności egzaminacyjnych postawił sobie za zasadę stosowanie takiego sposobu sprawdzania teoretycznych i praktycznych wiadomości kandydatów, któryby dawał gwarancję, że jako kierowca nie będzie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu.

Poza tym wprowadzono uproszczenia administracyjne, umożliwiające każdemu kandydatowi w razie zgłoszenia, natychmiastowe zdawanie egzaminu i otrzymanie następnego dnia po egzaminie prawa jazdy.

Obecna sieć stałych i sezonowych placówek Automobilkłubu Polski obejmuje 62 miejscowości, obsługiwane przez 53 egzaminatorów.

### Propaganda i uświadomienie

Z innych najważniejszych prac dokonanych przez A. P. w okresie omawianym wymienić należy inicjatywę w kierunku pobudzenia akcji budowy małych garaży, akcję w kierunku zwalczania anarchii w ruchu na drogach i w miastach, złożenie memoriału w sprawie niepodwyższenia cen mieszanki specjalnych służących do napędu samochodów, udział przedstawicieli A. P. w pracach Kongresów Drogowych, Ligi Drogowej i t. p. Dalej — wydawanie tryptyków na wyjazdy polskich turystów automobilowych za granicę, obsługę obokrajowców na naszym terenie.

W dziedzinie wydawniczej podkreślić należy wydawanie przez A. P. fachowego miesięcznika p. t. Auto i Technika samochodowa, wydanie popularnej broszurki — Informator Samochodowy dla kierowców amatorów i zawodowych, w którym podano niezbędne wiadomości wymagane od kandydatów na kierowcę oraz objaśnienia przepisów ruchu i t. p.

Pragnąc stworzyć klimat właściwy dla rozwoju motoryzacji, klimat, który stwarza się stałym, upartym, wszechstronnym informowaniem o zadaniach i celach motoryzacji aż do ugruntowania w społeczeństwie pewnych pojęć właściwych i potrzebnych dla przejścia do następnego etapu — realizowania motoryzacji na znacznie szerszej płaszczyźnie — urządzano odczyty i wieczory dyskusyjne dla znawców poszczególnej odcinków zagadnień motoryzacyjnych, wszędzie zorganizowano wydział propagandy, który ma m. in. na celu naświetlanie właściwych zadań i



celów motoryzacji, pogłębianie wiadomości fachowych osób piszących o zagadnieniach, z motoryzacją związanymi, wreszcie informowania o pracach podjętych przez organizację zrzeszonego automobilizmu.

Wiele pracy poświęca A. P. sprawom sportu automobilowego, traktując go jako znakomity czynnik kształcenia kierowców, bezsporny sprawdzian wartości maszyn i wreszcie propagatora pojazdu mechanicznego.

### Z zakasanyimi rękawami

Powyżej w ogólnym zrzucie naszkicowałem prace wykonane przez Automobilkłub Polski i Kluby Terytorialne w roku 1937-ym. Z kolei przejdziemy do przebiegu prac czekających na nas w roku 1938-ym.

Zakres zadań czekających Automobilkłub Polski i Kluby Terytorialne rozszerza się, gdyż stale zwiększa się w miesiąca na miesiąc liczba posiadaczy i użytkowników samochodów i dróg. Zrzeszony automobilizm polski czuje się powołanym do bacznego śledzenia tego rozwoju i pomagania mu na różnym odcinkach, choćby to nawet były odcinki, które zasadniczo winny być przepracowane przez państwo. Zjemy-bowiem w okresie, kiedy nie wolno oglądać się na innych — trzeba zakasać rękawy i wspólnym wysiłkiem, ramie przy ramieniu, ciągnąć z całych sił lańcuch opasający lepszą przyszłość Polski. Tylko w ten sposób — jednością i zwartością zdolamy na odcinku, który leży najbliższym naszemu sercu i ambicji, posunąć sprawę wyraźnie naprzód, ułożyć podkład solidny i trwały pod życie jutra i następnego pokolenia.

Zachęcałmy maruderów, wskazujmy drogę pracy, ale nie oglądajmy się na oczekujących się, gdyż czas nagli, a my przed sobą do wypełnienia długiego szeregu ważnych zadań.

### Dalsze etapy

Przechodząc do naszkicowania ogólnego zadań, czekających rozwiązań w roku 1938-ym, zaznaczamy od spraw organizacyjnych. Rok 1938-ym musi być wyznaczony w kierunku dalszej konsolidacji zrzeszonego automobilizmu, naszkicowania bardziej precyzyjnego i szczegółowego planu wspólnej pracy dla wszystkich Klubów Terytorialnych i wzmocnienia tej pracy w terenie. Skoordinowaniem tej działalności zająć się winna Rada Klubów Automobilowych. Taki wspólny wysiłek powinien na różnych odcinkach przynieść duże sukcesy.

Jeśli mowa o zamierzeniach Automobilkłubu Polski w roku 1938-ym A. P. podjął prace następujące.  
(Dokończenie na str. 4-ej)

## O 20 procent taniej będą płacić nabywcy pojazdów mechanicznych

W dniu 25 marca Sejm przyjął rządowy projekt ustawy o ulgach inwestycyjnych. Jednym z fragmentów ustawy o ulgach inwestycyjnych jest ustawa o ulgach podatkowych dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych. Ułgi te obowiązują będą wstecz, od dn. 1 stycznia 1938 roku. Uchwalony przez Sejm rządowy projekt ustawy brzmi (art. 34):

1) Osobom fizycznym, które w okresie od 1 stycznia 1938 r. do 31 grudnia 1939 r. nabydą na własność nowe pojazdy mechaniczne, lub nowe statki powietrzne, służy ulga w podatku dochodowym i w specjalnym podatku od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszy publicznych, według zasad określonych w rozdziale niniejszym.

2) Za pojazdy mechaniczne w rozumieniu ust. 1) uważa się samochody, ciągniki i motocykle.

3) Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia przedłużyć termin określony w ust. 1. Powyższe sformułowanie projektu rządowego co do terminu ważności ulg rozprasza obawy niektórych osób, które wstrzymywały się dotychczas z nabyciem samochodu, przyspuszczając, że ulgi dla nabywców samochodów obowiązują będą dopiero od chwili wejścia w życie ustawy.

Poza tym ustawa (wymagająca jeszcze zatwierdzenia przez Senat) przewiduje — tak jak podano w numerze marcowym (3-im), „Auto” — zwracanie sum wpłaconego do skarbu podatku od dochodu w wysokości 20% ceny nowego pojazdu (projekt pierwotny przewidywał 15%).

Nadto nowa ustawa przewiduje uniezależnienie zwrotu podatku od ceny pojazdu (zniesiono więc granicę 12.000 zł).

Trzecia, niezmiernie ważna innowacja jaką wprowadziła nowa ustawa, jest projekt przyznawania premii bez żadnych ograniczeń nabyw-

com kilku pojazdów mechanicznych, a więc w wypadku kupna przez jedną osobę kilku samochodów osobowych, ciężarowych lub motocykli.

W wypadku, gdy płatnik uiszcza w ciągu roku mniej podatku dochodowego, niż wynosi premia, może ona być potrącana z wpłat podatku dochodowego jeszcze w dwóch następnych latach.

Wprowadzenie wyżej wymienionej ustawy będzie miało ogromne znaczenie dla rozszerzenia kręgu nabywców pojazdów mechanicznych. Praktycznie wprowadzenie ustawy oznacza obniżenie ceny pojazdów mechanicznych o 20%.

### Reportaż z obozu

na stronie 6-ej

### ULGI I UŁATWIENIA

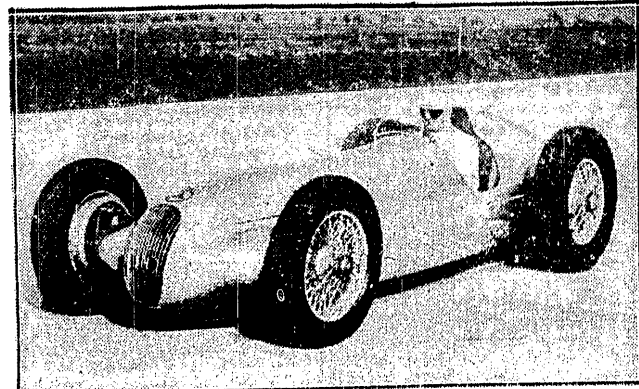
Obniżenie opłat na rzecz P.F.D.

Na polecenie Rady Ministrów uchwalono rozporządzenie w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na Państwowy Fundusz Drogowy.

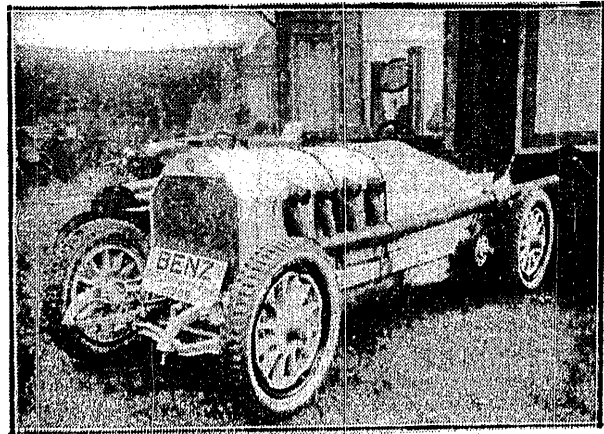
Powyższym rozporządzeniem obniżone zostały opłaty z tytułu następujących: 1) Dla pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów (z egz. 1000), zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1-go grudnia 1937 r., do 20 zł (zamiast 30 zł) od pojazdu o ciężarze własnym do 2000 kg i do 30 zł od pojazdu o ciężarze powyżej 2000 kg — na lat 5 od dnia pierwszej rejestracji pojazdu.

2) Dla przyczepki do pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów — do 20 zł (zamiast 30 zł) od dnia tej rejestracji.

Opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy od nowych samochodowych obniżone zostaną dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po wejściu w życie powyższego rozporządzenia do 20 zł (zamiast 30 zł) — na okres lat 5 od dnia tej rejestracji.



**DZISIEJSZY WÓZ REKORDOWY**  
Tak wygląda najnowszy Mercedes wyścigowy, wypróbowany już na torze Monza pod Mediolanem.



**PRZED 30-TU LATY...**  
Pierwszy rekordowy Benz z roku 1909. Tylne koła napędzane łańcuchami.

### Rozmowa z prezesem P. Z. M.

na str. 2-ej





# Bokserzy Śląska i Poznania stronią od swych mistrzostw

**KATOWICE, 26 marca.** — Oto plan tegorocznej batalii indywidualnych mistrzostw bokserskich seniorów Śląska. Jeszcze przed rozpoczęciem się zawodów w Katowicach, ze tegorocznych mistrzostw stronią organizatorzy. Organizatorzy reklamowali nie być 120 zawodników, gdy Śląsk mógł startować z 60 zawodnikami z województwa katowickiego. Tymczasem na ringu halu gimnastycznego zostały rozegrane w całym Śląsku w ostatniej chwili skrócono liczbę zawodów z 4 do 3 dni — stanęło zatem 32 zawodników, w tym około 20 seniorów. Reszta, to juniorzy, a niektórzy starci. Wśród tych 32 zawodników kilku młodszych zawodników, którzy w ostatniej chwili zrezygnowali z udziału w zawodach, w ten sposób starci walczyli w średniej wadze. W ten sposób starci walczyli w średniej wadze. W ten sposób starci walczyli w średniej wadze.

„Bratobójcza” walka Kolonki z Gondziłem (Kosmider), nie doszła do skutku. Najlepiej było spotkanie: „Jasiński” — Przewodnik (I. K. B.), dostarczył liczną publiczność wiecej emocji, świętochłowiczanie stawili gospodarzowi nadspodziewanie silny opór, by ulec w końcu tylko nieznacznie na punkty. W kategorii Jarząbek wyprzedził Sala (PKS); katowiczanie stawili tylko w pierwszej fazie jakiś opór. Walka Uszko (PKS) — Korzyńca (Ruch), zakończyła się minimalną wygraną hajduczanina, który górował zwłaszcza w 11-giej rundzie. Janas (Slavia) — w wadze lekkiej zwyciężył bezapelacyjnie Pytko z (KPW), a Fiszler (KPW) ugrał się z dużym nadkładem sił z Badurą (PKS). Spotkanie wagi średniej przyniosło o tyle niespodziankę, że Chudzik (Unia) stawili Wiedemanowi b. wielki opór. W trzecim starciu jednak zwyciężył hajduczanin przez techn. k. o. W półciężkiej wagi 0-1 w ciężkiej — Pitak znokautował Wrzodło w 11-giej rundzie. Pierwsze starcie — wyrównane; w drugim Wrzodło idzie 4 razy na deski, by za piątym razem — po zabójczym dysku górować więcej nie wstąpił. Sędziował z ringu p. Wypusz z Świętochłowic, na punkty p. H. Sadowski z Katowic — obaj bez zarzutu. Widzów ponad 600 osób.

Mistrzami Śląskiego OZB. zostali wice: Jasiński wci Potok (Ruch), Jarząbek (IKB), Korzyńca (Ruch), Janas (Slavia), Fiszler (KPW), Wiedeman (Ruch), Kolonko (Ruch) i Pitak (Polcynjny).

**POZNAŃ, 26 marca.** — Tuż pod bokiem zarządu PZB, w Poznaniu starłowało do indywidualnych mistrzostw okręgu aż 28 pięciarzy z pięciu zaledwie klubów, z których jeden klub reprezentowany był przez 1 zawodnika. Turniej mistrzowski przewidziany był na trzy dni, lecz już pierwszego wieczoru rozegrano półfinały, za drugą walkę walczyli półfinaliści rozegranych po jednej walce półfinaliści rozegranych w sobotę.



**IŁOŚĆ KLIENTÓW: 3.260.000**  
**WKŁADY; RACHUNKI: 10.490.000.000 ZŁ**  
**OBRÓT ROCZNY: 34.500.000.000 ZŁ**



**Jeźdźcie TAM - jutro TU na rowerze P.W.U.**

BIURO SPRZEDAŻY:  
 Warszawa — Krak. Przedmieście 11  
 Skład konsygnacyjny — KATOWICE — Kiełczwa 14  
 — ŁÓDŹ — Piotrkowska 107

### Auto i motocykl w życiu Adolfa Dymyzy

Popularny Adolf Dymyza już od wczesnej młodości marzył o swym własnym samochodzie. Nie była to sprawa łatwa, trzeba było czekać wiele lat, nim ziszczył się marzenie. Jak niemal każdy automobilista, Dymyza także został zwolniony ze służby frontowej i przebywał w Warszawie.

Motocykl wówczas się przychylił. Dymyza sprzedał go okazjnie. Maszyna poszła między ludzi.

Mijały lata. Dymyza zadebiutował w „Qui Pro Quo” i z każdym dniem zdobywał coraz większą popularność.

Zespół odbywał w lecie tournée po Polsce i znalazł się w Krakowie.

— Pewnego popołudnia — opowiada Dymyza — wybrałem się z kolegą W. na wiodrom, aby trochę pojeździć na motocyklu.

**Jeździec „perpetuum mobile”**

Dotychczas trafiał na wiodromie krakowskim odnalezł ten sam motocykl, który kiedyś był moją własnością. Uczyłem się o nim bardzo i chciałem koniecznie odnowić z nim znajomość. Ale mój kolega się uparł. „Ja pierwszy...” — „Jak się tak pałasz, to wstąpić! Puść gaz i pojedź!”

Miał zrobić 10 okrążeń i potem powierzyć mi maszynę. Smaruję pięćdziesiątka, mija 10 kółek a on mi się hamował. „Zajęta, bo się obraży, ty jesteś hamowalnym i tak postępujesz z gośćmi, to wcale nie ładnie!” krzyże do niego, a on tylko „czekaj, czekaj...” Mija 20 okrążeń a on jedzie i jedzie, tylko krzyże „już już, zaraz schodzę”.

Wreszcie orientujemy się, że kolega W. nie chce zahamować motocykla. „Za Boga nie mogę!” zaczął krzyżeć. Ładna historia, bo dźwignię zaczął krzyżeć. Ładna historia, bo dźwignię zaczął krzyżeć. Ładna historia, bo dźwignię zaczął krzyżeć.

## Nasz notatnik

**CZECHY — POLSKA W ZLINIE**  
 PRAGA, 27.3. — Tel. wł. — Międzypaństwowy mecz tenisowy Polska — Czechosłowacja o puchar środkowo-europejski rozegrany będzie przypuszczalnie w słynnym mieście fabrycznym Bata w Zlinie. O organizację ubiega się jeszcze wiele miast, m. in. Praga i Brno, najlepsze warunki daje jednak klub FK Bata w Zlinie.

**Nowy triumf Jędrzejewskiej**  
 Jędrzejowska wygrała turniej w Cap d'Al z zwyciężającą w finale Czeską Deutsch 6:3, 6:3. W półfinale Jędrzejowska wygrała z St. Fereol 6:0, 6:2. W grze mieszanej Jędrzejowska tworzyła parę razem z Schroederem. W półfinale pokonała parę Weimers — Landau 6:2, 2:6, 6:2.

**VEREY I USTUPKI W DWÓJCE PODWÓJNEJ**  
 Verey po wypadku z nogą powraca powoli do formy. Otoczony został opieką przez PTW i po wypisaniu się ze szpitala studiował w CIWF-ie. Kapitan sportowy P.Z.T.W. p. Długoszewski projektuje utrzymanie dwójki podwójnej: Verey Ustupski, ponieważ inne koncepcje są wiadły.

**Cracovia mistrzem**  
 KRAKÓW, 27.3. — Tel. wł. — Decydujący mecz w mistrzostwo Polski między poznankim AZS i Cracovią był widowiskiem porównywalnym. Cracovia wygrała zwycięstwem 1:0. Głównym powodem zwycięstwa było lepsze od przeciwnika, przewyższając go przede wszystkim jako całość. Jeszcze przed pauzą sędzie AZS białej wycelował zautnia. Po pauzie nastąpił zryw, ale zaliczył go gospodarz i odsunął od przeciwnika o 15 p. Gdy Cracovia spożęła przez moment na laurach AZS przeszedł do kontrolnego wystrzeliwacza. Porwana bramą 1000 widzów drużyna Cracovii ruszyła znów do boju i ustaliła wynik. Cracovia zdobyła mistrzostwo Polski z wynikiem 45:36 (22:19). Punktami podzielili się dnia Cracovia Siczak 16, Filipkiewicz 15, Grzedziński 10, Kopt 4, AZS Różycki 11, Czapliski 18, Kasprzak 2, i Sim 5.

**Dzisiaj przyjeżdża Schelenz**  
 W CIWF rozpoczął się w niedziele 10-dniowy wyjazd kurs dla instruktorów szczyptorników. Na kursie znajdowało się 30-tu pilnie przygotowanych i entuzjastycznie nastawionych do nauki uczestników. Wierzą, że dzięki tej szkole, w której wzięli udział, będą mogli przyczynić się do rozwoju sportu w naszym kraju.

**10-CIO MECZ WIOSLARSKI**  
 BERLIN, 27.3. — Niemiecki Zw. Wioślarski chce zorganizować 10-cio mecz w ośmiakach, który rozegrany będzie w dwóch terminach jako dwa pięciomecze. Niemcy zaproponowali pojedynki Anglii, Czechosłowacji, Danii, Francji, Holandii, Jugosławii, Polsce, Szwajcarii, Włochom i Węgrom. Większość przeciwników wyraziła już swą zgodę. Mecze odbędą się w Grünau i we Frankfurcie n/M w dniach 25 i 26 czerwca oraz 9, 10 lipca.

**Śląsk gromi Kraków**  
 KRAKÓW, 27.3. — Tel. wł. — Międzypaństwowy mecz pływacki Śląsk — Kraków o puchar młodzieży zakończył się wysokim i zdecydowanym zwycięstwem Śląska 52:34. Przeważnie pierwsze miejsca za wyjątkiem setki 400 m dowolnym Wypulok — 6:07, 200 m klasycznym Kubik 3:10, 100 m grzbietowym Kubik 1:20,8, 100 m dowolnym Barski (Kraków) 1:12,3, 3 100 m zmiennym (Śląsk) 3:57,5, setki — Skorupka (Śląsk), pływaczka Kraków — Śląsk 4:2 (3:0).

**BERLIN — WARSZAWA**  
 Niemiecki Związek Kolarski nadesłał pismo oficjalne, proponujące wzno wieńce szosowego Warszawa — Berlin. Niemcy podobnie jak w latach ubiegłych, projektują rozegranie 4-go wyścigu w wrześniu r.b.

**STATYNE NOWOŚCI WELNY**  
**ST. WEGIERSKI** JEDWABIE DAWELAV  
 MARSZAŁKOWSKA 64

**NISKA CENA** mimo wysokiego gatunku  
**MARYDONT** pasty do zębów

umożliwia każdemu jej używanie. Tuba tylko 50 gr.  
 Kto próbuje — za ws z będzie kupował MARYDONT.

## PZB nie umie odpowiedzieć

Zarząd Związku Bokserskiego powziął na swym ostatnim zebraniu uchwałę następującą:

Zarząd PZB postanowił jednogłośnie nie reagować na bezpodstawną napaść niektórych prasy sportowej, odnośnie kierownictwa wyjeżdżającej drużyny reprezentacyjnej, wychodząc z założenia, że „brutalne” krytyki, jak je sam scharakteryzował jeden z pisarzy sportowych rozstrzącały sobie prawo do wszelkiego cenzurowania, nie zasługują nawet na ich sprostowanie.

Zarząd PZB postanowił jednogłośnie nie przyjąć rezygnacji wiceprezesa i przewodniczącego Wydziału Sportowego PZB p. Franc. Rybarczyka, spowodowanej skandalicznymi atakami prasowymi na działalność zarządu PZB, wyrażając p. Rybarczykowi pełne zaufanie, po czym P. R. rezygnację swą cofnął.

**Tylko 7 ślązaków na Łódź**  
 KATOWICE, 27.3. — Tel. wł. — Stery zbilżone do śląskiego OZB. Informują nas, że na eliminacje do Łodzi wyjadzie tylko siedmiu pięciarzy. Korzyńca — mistrz wagi półciężkiej pozostaje w domu. Mistrz wagi lekkiej — Janas, zostanie przesunięty do półciężkiej wagi, że bez obawy pozostaje waga lekka. Poza tym udadzą się do Łodzi wszyscy nowo-wskazani mistrzowie, pod kierownictwem przewodniczącego w. s. sport. p. H. Sadowskiego. (hr)

Zarząd PZB zwraca uwagę, że pozycja swych nie będzie dostosowywał do arbitralnych poglądów osób niepowołanych i stwierdza z całym naskiem, iż przed powołaniem do ocenienia jego działalności w bież. roku walnym zgromadzeniem związku stanęło z zupełnym spokojem, nie mając obaw przed groźbami pewnego recenzenta sportowego, za prowadzącego bezsensowne wnioski o nieudzielenie Zarządowi PZB absolutorium.

Zarząd PZB stwierdza w końcu, że lekomyślnie enuncjacje pewnego odłamu prasy sportowej gonącego wyłącznie za sensacyjnością — nie spotykana zresztą nigdzie za granicą — stanowią ustawicznie zarzewie rozkładu i demoralizacji sportu pięciarskiego nawet w roku bieżącym, który napewno przejdzie do historii z racji wyników sportowych i organizacyjnych.

Czytamy uchwałę PZB nie bez wewnętrznej satysfakcji. Więc drodzy kochani panowie z PZB aż tak się przejęli naszymi uwagami, że stracili cały umiar, równowagę psychiczną i obiektywizm? To nie dobrze! Słabe nerwy nie sprzyjają ważkim decyzjom. I nie zastąpią słabych argumentów. Rozumiemy doskonale dlaczego nasze wystąpienie nie zasługiwało na sprostowanie. Sprostowanie mogło być bowiem tylko jedno: ten czwarty (niepotrzebny) opiekun bokserów pojedź do Helsingforsu na koszt własny.

Ale takiego sprostowania nie będzie. Nie będzie wyjaśnienia, dlaczego kapitan związku nie ogładając przeciwników zwracania na ślepo reprezentację. Ani dlaczego sędzia ma ograniczyć się podczas wyjazdu do dodawania punktów, a nie zająć się również dodawaniem rachunków. Ani dlaczego Włosi przyjeżdżają na dalekie tournée z dwoma oficjalnymi (plus trener), a my mamy koniecznie paradować z trzema, i dlatego p. Kuczyk (Dortmund 1937) jeździł dawniej z jednym pomocnikiem, a teraz trzeba koniecznie ilość tę powiększyć.

Przyznajemy mimo to szczerze, że uchwała PZB nie możemy odmówić częściowej słuszności. Zwłaszcza słowa o naszej „lekomyślności napaści”, o sianiu „zarzewia rozkładu” i „podsycańcu demoralizacji” brzmią wewnątrz na prawdę i głęboko sprawiedliwie. Czyż nie jest bowiem jaskrawa demoralizacja — walka o potęgę polskie boksu? Czyż nie jest skandaliczna lekomyślności — czwanie nad własnym wydatkowaniem społecznych pieniędzy? Czyż nie jest podsycańcem rozkładu — alarm z powodu defraudacji 6000 zł z kasy bokserkiej? Czyż nie jest arbitralnym nonsensem — próba zawróżenia PZB na właściwą drogę?

Ze strony PZB nie doczekamy się nigdy oświadczenia, że wyjazd czwartego kierownika jest ważniejszy niż zabranie rezerwowego boksera, ważniejszy niż pensja trenera, niż propaganda kresowa i niż program wyszkoleniowy. To byłoby przecież kompromitacją.

Więc nie tłumaczcie się, nie wyłaniajcie. Sprostowania nie będzie! Bada tylko niewybredne potłanki, pokrywające brak jakiegokolwiek kontrargumentu.

Sport potrzebuje organizacyjnego spokoju. Ale spokojnie nie oznacza tolerancji czyjejsi cianoty, błędów, ani złośliwego uporu. Ani za granicą, ani w Polsce nie doczekacie się panowie czasów, by sukcesy ringowe dawany glej bezbarwności organizacyjnej, lub by wyniki pięciarskie łagodzy nadzór komisji rewizyjnej, walnego zebrania i opinii publicznej.

PZB nas prowokuje. Chce żebyśmy zarzucili krytykę a rozpaczał — wolno. To się jednak nie uda. Nasze nerwy są w porządku.

NA ZAWODY Z WEGRAMI zarząd PZB wyznaczył następujący zespół: Bobkiewicz, Kozłolec, Czortek, Woźniakiewicz, Koleszyński, Fiszler, Symura i Pitak. Jako sekretarzem będzie p. Salam. Jako sędzią p. Słowicki, daty pp. mur Miryński i skarbnik g. Iędkowski. (66)

Na tym wypadku skończyła się moja kariera motocyklisty. Wkrótce nabyłem swój pierwszy samochód i do dziś dnia nie rozstaje się z maszyną, a mój rekord wyniósł już 150.000 przejechanych kilometrów.

**Wyścig z Danem**  
 Czy miałem jakieś ciekawe przygody? Oparcie zaraz. Działło się to podczas tournée do Zakopanego. Powinno n'ed'eli postanowiliśmy odbyć rajd do Krynic. Właściwie nie był to rajd a wyścig. Zafizujemy się z Danem-Danilowskim, że ja pierwszy stanę w Kryncy. Każdy z nas miał jechać inną trasą. Dan zabrał swoją i moją żonę, a ja zaledo-wałem naszego inspejenta — Porębskiego.

Ruszyliśmy pełnym gazem. Tymczasem w pierwszym miasteczku zatrzymują nas na rogatce. Wówczas — w 1926 r. w wieści miejscowościach trzeba było opłacać ten haracz. N'e chodzilo o pieniądze, ale formalności trwały zbyt długo, a ja chciałem za wszelką cenę pierwszy stanąć w Kryncy.

**„Diplomatique”**  
 Zapłaciliśmy wstępne trywone ale postanowiliśmy już więcej nie hamować na rogatkach.

— Rogatkarze — krzyczy stara baba przy wejściu do pewnego miasteczka.  
 Orientujcie się w óm mgleniu i odpowiadajcie...  
 — „Diplomatique”...  
 A mój przyjaciel dodaje...  
 — Gaston „Jadziem”...  
 Baba zdehiała. Ruszyliśmy bez przeszkód dalej, ale tak miałeś śmiech zapał, że samochód rzuciło na prawo to na lewo.

Na następnej rogatce chłopak wkoczył na białą i chciał za'aknować torse. Byłem już taki zły, że go przytrzymałem za rękę i wierzem 17 kilometrów. „Rogatkowie” za swa ritońskie przejechali się zniekomicie...  
 D'ed'ek podstępem rogatkowym wyścig z Danem do Kryncy wygralem.

**Podczas burzy i ulowy**  
 I jeszcze jedna przygoda. Rok rocznie wy-

Jeżdżam na wypoczynek na dwa tygodnie do Zaleszczyk. Oczywiście jadę zawsze własnym autem. Dwa lata temu w drodze powrotnej dotarłem do Stanisławowa już o zmroku.

Szoferzy na rynku poznali mnie. „Panie Dymyza już za ciemno, aby jechać dalej, niech pan lepiej u nas przenoć!” Nie potulachem! Doświadczam do skrzyżowania szos z buki jest dwukilometryowy objazd. Przejedźtam ten dystans a szosy ani śladu. Zbli-dziłem.

Koła coraz głębiej zarzynają się w błoto. Zaczyna się burza, grzmoty, ulewa. Woda zalewa ściece, auto staje!

Eloto ślega do samych stópni. Nie ma rady, zdejmuję buty. Grzeję je po kolana i podnoszę maskę. Wreszcie ruszam. Klap, klap po błocie i maszyna znów odważa posłuszeństwa. Znow ściągam buty, brodzę w bajorze.

**Panowie „humoryści”**  
 Maszyna jeszcze raz warknęła, motor się zapala, czolgam się po błocie. Staje po raz trzeci z publicklich chałup ciągną ku mnie cienie. Zbiera się wiejska młodzież. Wleciał-cy moim kosztem dowcipują. „Przygadzusz!” a ja w Qui Pro Quo... Wściekam się w duchu, ale do nich przemawiam z humorem. „Panowie humoryści, może panowie chcieli by coś zarobić za swój występ!”

Fo periraktacjach chłopaki godzą się na pomoc. Przez kilkadziesiąt metrów petaja auto. Nagle czuje pod kołami twarde gruntu, motor niepodzielnie zapala. Daje gazu...  
 Chce się zrewanżować za „kpinę z mojej osoby, mówię sobie w duchu: „Dymyza allezi!” i wale całą parą naprzód.

Chłopaki oiemili, a ja im na pożegnaniu: — Panowie humoryści, czee!

Taka była moja ostatnia przygoda automobilowa.

K. Grywałt.

# Prezes A. P. p. min. J. Piasecki o zadaniach automobilizmu polskiego

(Dokończenie wywiadu ze strony 1-1)

## Połączenie z Zachodem

1. Wyznaczenia nowymi, zatwierdzonymi ostatnio, znakami szlaku Warszawa — Katowice — Cieszyń. Szlak ten otrzyma z końcem 1938-go roku ulepszoną trasę nawierzchni. Będzie to zatem pierwszy w Polsce całkowicie uporządkowany nowoczesny szlak komunikacyjny, łączący Polskę z Zachodem Europy — z Wiedniem, względnie z Brnem i Pragą.

2. Poza wyznaczeniem wyżej wymienionego szlaku nowymi znakami drogowymi Automobilklub Polski podejmuje na tymże szlaku prace nad uporządkowaniem istniejących i zorganizowaniem nowych stacji obsługi, w celu stworzenia należytych warunków dla komunikacji automobilowej w Polsce.

3. Dalej A. P. podejmuje prace nad stworzeniem na szlaku Warszawa — Katowice — Cieszyń lokalnych połączeń telefonicznych, któreby zapewniły użytkownikom dróg szybka pomoc zarówno w razie nieszczęśliwego wypadku z ludźmi, jak również pomoc w wypadku uszkodzenia pojazdu.

Tak więc do ogromnej pracy Ministerstwa Komunikacji, które w roku 1938 wykończy i odda do użytku pierwszy w Polsce wielki szlak komunikacji kołowej, Automobilklub Polski dołącza swą cegiełkę w postaci przygotowania szlaku do komunikacji automobilowej.

## Garaje, obniżka kosztów, atlas

4. Rozwijając w dalszym ciągu inicjatywę w kierunku pobudzenia akcji budowy małych garaży, Automobilklub Polski organizuje w połowie maja 1938-go roku „Pokaz Budownictwa i Urządzeń Garażowych”.

5. Kontynuując swe poczynania z lat ubiegłych Automobilklub Polski dąży do konsekwentnie w dalszym ciągu po linii obniżenia, tak bardzo jeszcze wysokich, kosztów eksploatacji samochodów. Nadto Automobilklub Polski podejmuje akcje uświadamiania obywateli co do możliwości poszczególnych grup gospodarczych w zaopatrzeniu się w samochody podając załóżone koszty utrzymania oraz wypunktując korzyści wynikające z zaopatrzenia się w pojazdy mechaniczne. Często bowiem słyszy się sady wyolbrzymiające wysokości utrzymania samochodów. Twierdzenie, iż obywatel polski nie jest w stanie utrzymać samochodu — przytaczane jest niemal z reguły, a przecież twierdzenie to dalekie jest od prawdy.

6. W programie działalności Biura Technicznego Automobilklubu Polski na rok 1938-9 leży rozbudowa istniejącej i organizowanie nowych placówek, któreby prowadziły prace egzaminowania kierowców pojazdów mechanicznych.

Poza tym dąć po linii jak największego spopularyzowania umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego, A. P. dążyć będzie do wprowadzenia dalszych uproszczeń i ułatwień, któreby m. in. kandydatom mieszkającym zdaleka od większych miejscowości, umożliwiły w sposób prosty i szybki uzyskanie prawa jazdy.

7. Odpowiadając wzmagającemu się zapotrzebowaniu i coraz liczniejszemu w tym względzie zapytaniu, Automobilklub Polski wydaje wiosną 1938 roku Atlas Dróg Samochodowych Polski w skali 1:600.000, z 8-a wkładkami w skali 1:200.000, który będzie pierwszym w Polsce poważną pracą w tej dziedzinie.

8. Dalsza popularyzacja zagadnień związanych z motoryzacją i automobilizmem.

9. Wydawanie organu oficjalnego p.n. „Auto” i dalsze przystosowanie tego wydawnictwa do wymogów postępującej naprzód i rozszerzającej zakres swoich potrzeb motoryzacji.

## Na sportowym szlaku

10. Specjalną uwagę poświęca Automobilklub Polski sportowi samochodowemu, wychodząc z założenia, że sport automobilowy jest jako sprawdzian

technicznej wartości maszyny, umiejętności i hartu kierowcy — ważnym czynnikiem propagandy motoryzacji, mającej przecie tak doniosłe znaczenie z punktu widzenia gotowości wojennej kraju.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się program prac Automobilklubu Polski w roku bieżącym.

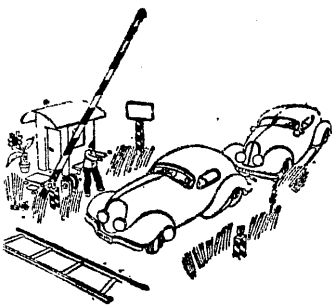
Mamy nadzieję, że, podobnie jak w latach ubiegłych, spotkamy się w naszej pracy, której zakres w roku 1937 znacznie się rozszerzył, z pomocą tych wszystkich, którym rzeczywiście leży na sercu dobro i rozwój zrzeszonego polskiego automobilizmu.

Wzywamy wszystkich automobilistów i sympatyków automobilizmu do zrzeszenia się w Polskich Klubach Automobilowych.

## Na zakończenie dodam jeszcze, iż

spodziewać się należy, że doniosłe ulgi podatkowe (nabywca nowego pojazdu mech. otrzymuje zwrot wpłaconego do skarbu podatku od dochodu w wysokości 20 proc. ceny nowego pojazdu) uchwalonego przez Sejm w dniu 25 marca r. b., jak również wprowadzenie uchwalonej przez Sejm ustawy o rejestracji praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych, zachęca wiele osób do nabycia samochodów, rozszerzając w dalszym ciągu rynek zbytu, stwarzając nowe warsztaty pracy, zwiększając b. ceny dla obrony kraju i tabor nowoczesnych pojazdów mechanicznych.

## Nagrodzone wyczyny sportowe



Bellen (rok 1937 — 62 miejsce, rok 1938 — 25 miejsce);

Nowak (rok 1935 — 11 miejsce, rok 1938 — 74 miejsce);

Marek (rok 1937 — 80 miejsce);

Kulesza (rok 1938 — 25 miejsce);

Rychter (rok 1935 — 49 miejsce);

Jerzy hr. Lubieński (rok 1935 — 40 miejsce);

Mazurek (rok 1937 — 24 miejsce, rok 1938 — 21 miejsce);

Zagórna (rok 1937 — 24 miejsce, rok 1938 — 21 miejsce);

Barylski (rok 1931 — 15 miejsce na wozie Oświecim — Praga, startował z Jass — Rumunia z p. Adamem hr. Potockim);

Borowiak (rok 1937 — 30 miejsce, rok 1938 — 54 miejsce);

Jakubowski (rok 1938 — 54 miejsce);

Laurysiewicz (rok 1938 — 74 miejsce);

Kołaczkowski (rok 1938 — 79 miejsce);

Pronaszko (rok 1938 — 79 miejsce);

Pani Zagórna i p. Al. Mazurek otrzymali ponadto wspaniały puchar w nagrodę za najlepszy wynik z pośród osad polskich osiągnięty w roku 1938.

Po uroczystości wręczenia plakiet odbył się pokaz filmowy. Wyświetlano

(Dokończenie obok)

W salonach A. P. w dniu 24 marca r. odbyła się uroczystość wręczenia pamiątkowych plakiet tym polskim automobilistom, którzy brali udział w rajdach Rallye Monte Carlo i zostali sklasyfikowani.

Wręczenie plakiet odbyło się w obecności prezesa A. P. p. vice min. komunikacji inż. J. Piaseckiego, który winował sukcesu zawodnikom. Plakietę wręczał prezes komisji sportowej A. P. dyr. Janusz Reguński, w krótkim przemówieniu charakteryzując wysiłki polskich automobilistów, którzy mimo niekorzystnych warunków tyle razy wykazali swą dużą wartość, zajmując w tej ciężkiej imprezie zupełnie dobre miejsca.

Pierwsza plakietka została wręczona p. Wacławowi Krzeczowskiemu, który w roku 1926-ym startując z Paryża na samochodzie Chrysler zajął 4-te miejsce. Jest to najlepszy wynik z pośród wszystkich osiągniętych dotąd przez Polaków. Poza tym plakietki otrzymali pp.:

## Zjazd nad Jeziora Augustowskie

Wojtkowski Klub Motocyklowy w Grodnie organizuje na otwarcie sezonu wycieczkę nad jeziora Augustowskie, w dniu 24 kwietnia br.

W wycieczce tej bierze udział Delegatura Polskiego Touring Klubu w Białymstoku. Przewiduje się liczny zjazd samochodów z całej Polski.

Bliższych informacji udziela Delegatura w Białymstoku, ul. Ś-go Rocha 3-4 — p. inż. Karol Bergfried.

# NOWY SUKCES OPOPON „STOMIL”

Telegram

Nr. 69

Stomil poznań

Przebieg Nr. \_\_\_\_\_

Uwagi słabowe

Przyjęto do 219  
godz. 17:00  
Podpis: \_\_\_\_\_

Urząd

135. - Kraków tg 2738 125.-21/2.-17.-

W dziesięcioletniej jeździe zimowej do zakopanego w dniach 18 i 19 Lutego h. przebyłem na samochodzie marki fiat 1500 trase długości 931. kilometrow w 17 godzinach i 20 minutach zajmując pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji stop punktów dodatkich 1024 stop w probie górskiej na obwodowej najlepszy czas dnia przeciętna szybkość 63 i pół kilometra na godzinę stop trasa cieżka zaspod pokonana na Stomilach bez łańcuchow śniegowych stop sukces mojej żądzieczam przede wszystkim oponom Stomil które umożliwiły mi dzięki wspomnianemu protektorowi osiągnięcie na zlodowiałej drodze ponad 100 km godz bez obawy poslizgu stop opony Stomil zdały w tej cieżkiej zimowej probie egzamin z wynikiem nadszpedziewanie dobrym stop proszę przyjac. te kilka słow jako dowod mego uznania: dla wyrobów Stomil — Jan Ripper . . .

## Jakie dziedziny obejmie pokaz budownictwa garażowego?

Zapowiadany od kilku tygodni przez Automobilklub Polski pokaz budownictwa garażowego, urządzeń garażowych i stacji obsługi samochodowych zaczyna zbierać realnych uczestników. Obecnie jest już wiadomym, że pokaz rozpocznie się około 15 maja br. na placu, położonym wyjątkowo korzystnie, bo tuż obok Placu Unii Lubelskiej w Warszawie i trwać będzie 2-3 tygodnie.

Pragnąc pokazać szerokim rzeszom automobilistów możliwość wiele z dziedzin zaopatrzenia garaży i samochodów, organizatorzy obrócili się do szeregu firm, wzywając do uczestnictwa w pokazie, który obejmie obok budownictwa garażowego i stacji obsługi

również pokaz akcesoriów samochodowych, wzorowych warsztatów naprawczych, opo samochodowych, instalacji elektrycznych i hydraulicznych, oraz radioodbiorników samochodowych, włącznie do zapoznania zwiedzających z warunkami ubezpieczenia garaży i pojazdów mechanicznych. Dodac należy, iż każdy ze zwiedzających otrzyma wydawnictwo, wyjaśniające i przepisy, obowiązujące przy budowie garaży, oraz źródła uzyskania kredytu na budowę, aby dopełnić całokształtu zamierzonej imprezy propagandowej. Szczegółowych informacji udziela Biuro Pokazu w godzinach 13-18 codziennie oprócz świąt w lokalu Automobilklubu Polski, Alja Szeucha 10, tel. 8-96-54.

## PRZODUJĄCE ŚRODKI DO PIELĘGNOWANIA ZĘBÓW



## NAGRODY SPORTOWE

w wielkim wyborze specjalnością firmy „ALEKSANDER” wł. A. Stachniewski Warszawa, Nowy-Świat 41

## KWIAT PODHALAŃSKI

NIEZBĘDNY KREM DO PIELĘGNOWANIA CERY i RAK.

## KURSY SAMOCHODOWE REGUŃKO

NOWOGRODZKA 41. TEL. 716.34

## MOTOCYKLE

98 cc. (bez prawa jazdy i podatku) 3-bieg., na balonach, 2-osobowe ANGLIJSKIE

BAKER, EXCELSIOR, FRANCIS BARNETT, KAYLIS TRONER

Dwulokowe:

150 cc. Francis Barnett

200 cc. Excelsior Puch

225 cc. Royal Enfield

Csterolokowe:

250 cc. Cotton, Panther, Royal Enfield

350 cc. Panther, New Imperial, Royal Enfield, Triumph, Norton

500 cc. Calithorpe, Triumph, Royal Enfield, Norton, New Imperial

600 cc. solo i z przyczepką „Sokol” wyrobu Państw Zakł. Inżyn.

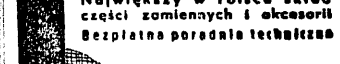
Największy wybór • Niskie ceny

Najdogodniejsza wozunki

Solidna i łachowa obsługa

Największy w Polsce skład części zamiennych i akcesoriów

Bezpłatna porada techniczna



## ZOREL

WARSZAWA • KRÓLEWSKA 23

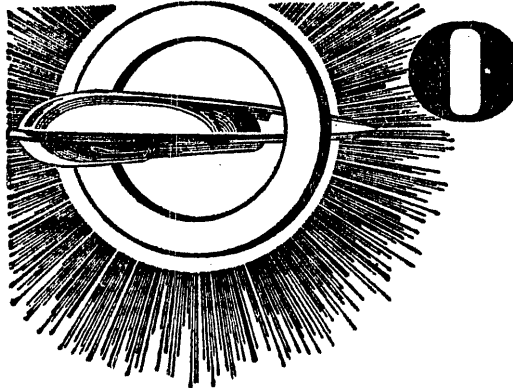
TELEFON CENTRALA 570.90

## Idealne galerie

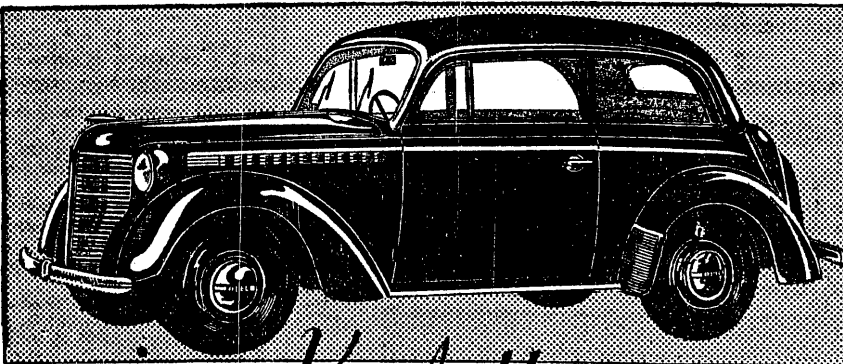
BRZYTKA TOLEDO



Największe asortymenty



# OPEL 1938



## Olympia i Kadett rewelacją nowego sezonu..!

OPEL OLYMPIA KADETT

Moc silnika: 37 HP Moc silnika: 23 HP

Ilość cylindrów: 4 Ilość cylindrów: 4

Pojemność cylindrów: 1,5 litr. Pojemność cylindrów: 1,1 litr.

Niezależne zawieszenie przednich kół.

Stalowa samonośna karoseria

Hydrauliczne hamulca.

SPRZEDAWCY I STACJE OBSŁUGI:

Warszawa, Białystok, Bielsk Śl., Bydgoszcz, Gdynia, Gdańsk, Katowice, Kielce, Kraków, Łódź, Lublin, Lwów, Ostrów Wlkp., Poznań, Równe, Rzeszów, Siedlce, Sosnowiec, Stanisławów, Tarnopol, Toruń, Wilno Włocławek.

Just ukazały się nowe modele samochodów OPEL 1938 (Olympia i Kadett), odróżniające się niespotykanymi dotychczas w swojej klasie zaletami. Dzięki niezwykle mocnej konstrukcji, samochody OPEL 1938 są niezastąpione na polskie drogi.

Piękna karoseria o nowoczesnej, opływowej linii, obszerna, wygodna wnętrze, duże pomieszczenie na bagaż — oto niektóre cechy charakterystyczne tych nowych samochodów, będących rewelacją nadchodzącego sezonu.

MONTEWANE W ZAKŁADACH LILPOP, RAU I LÖEWENSTEIN S. A. WARSZAWA. LICENCIA GENERAL MOTORS

## MOTOCYKLE



## „NSU” OK. SUPREME „ZÜNDAPP”

## Samochody „Jawa” i „Rosengart”

Przedstawicielstwo generalne POLSKA SPÓŁKA MOTOCYKLOWA Warszawa, Senatorska 28. Gdynia, Świętojańska 108



# Wyszkolenie młodych kierowców

## głównym hasłem programu sportowego Automobilklubu Polski

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na ostatnim posiedzeniu pod przewodnictwem p. prezesa J. Regulskiego przedyskutowała i zatwierdziła projekt kalendarza sportowego A.P. na rok 1938-r.

Kalendarz ten wygląda następująco:  
 1.V. Oficjalne Otwarcie Sezonu Sportowego Zjazdu do Podkowy Leśnej.  
 5.V. Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów (Juniorzy).  
 12.V. Konkurs na Zużycie Paliwa.  
 15.V. Pokaz i Konkurs Elegancji Samochodów.  
 25.VI.—1.VII. XI Międzynarodowy Raid A.P. 1938.  
 14.—15.VIII. Młodzieżowy Turniej Automobilklubu Warszawski—Łódź.  
 11.IX. Raid Pań.  
 25.IX. Jednodniowa Jazda Konkursowa.  
 9.X. Jazda Terenowa.

### Młodzi na front!

Komisja Sportowa A.P. przy opracowywaniu kalendarza na rok bieżący kierowała się w szczególności troską o wyszkolenie młodych kierowców. Z tej przyczyny do kalendarza wstawiono dwie stosunkowo łatwe, nie obciążające budżetu zawodnika, imprezy — jednodniowa jazda konkursowa (wiosenna i jesenna), przewidując nadto start młodego narybku automobilowego w nieludnym i niekomfortowym Konkursie na Zużycie Paliwa, jak również przewidując start młodszych zawodników w rajdzie międzynarodowym. Aby tę młodzież samochodową zmotywować, regulamin XI Raidu Międzynarodowego przewiduje jazdę okrężną dla tych „kandydatów na asów” na dystansie 1449 km (2 dni) satrującą jedną próbę szybkości (płatnej) oraz próbę górską (5 km).

### Pod krytyczną lupą

Przechoďte do kolejnego, krótkiego przeglądu kalendarza. Oficjalne otwarcie sezonu sportowego odbędzie się w dniu 1-go maja tradycyjnym zjazdem do Podkowy Leśnej, gdzie na nabożeństwie w kościele pod wezwaniem św. Krzysztofa co roku spotykają się automobilści, lotnicy i motocykliści.

W tydzień później, w niedzielę — dnia 8 maja odbędzie się Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów. Będzie to coś w rodzaju tak bardzo obecnie w sporcie rozpowszechnionego „pierwszego kroku sportowego” młodych adeptów kierownictwa. Regulamin, który jest w szkicu już opracowany, przewiduje wyłącznie jazdy kierowczyń i kierowców zaawansowanych, tj. takich, którzy

### Z tajników duszy kobiecej

Raid Pań, tradycyjna impreza następcza Komisji Regulaminowej bodejże najwięcej kłopotu. Do współpracy przy układaniu regulaminu zapraszani są najwybitniejsi znawcy tajników... duszy kobiecej. Bo największy jest ambaras, żeby wszystkie chęty narazić. Zwykle jest inaczej — jak jedna chce, to druga się boi, jak druga nabiera odwagi, to pierwsza się wycofuje. Doprawdy bardzo trudno jest napisać regulamin, przy którym nie byłoby pokonanych, tylko same zwyciężynie!

Druga z kolei impreza będzie Konkurs na Zużycie Paliwa, który odbędzie się 15 maja. Impreza ta, której nie urządzano w ciągu ostatnich kilku lat, ciosy się na Zachodzie Europy nieustannie powodzeniem. Przyczyny tego powodzenia są dwójakie: 1) „czary”, jakie uprawia wiele firm sprzedających samochody, opowiadając klientom baśnie z tysiącami i milionami „minimalnym zużyciu paliwa”; 2) ekawod właścicieli samochodów na temat: „ileż to naprawdę pali mój samochód!”. Praktyka żywiołu wykazuje, że sami właściciele aut często zupełnie nie orientują się ile potrzeba im benzyny do przejechania 10 lub 100 km.

Konkurs zapewne polegać będzie na rozłączeniu gańnika z przewodami wlotowymi do zbiornika i zamontowaniu bezpodziornie do gańnika 5-litrowych bank (stemplowanych) z benzyną. Jedzie się wówczas „z do skutku” — t. zn. aż do ostatniej kropki w karburatorze. Widok „kichających” dychawicielek samochodów, sunących w podrygach niemożności jest rozbrajające śmiechy.

Oczywiście znajomość i wyczuwanie własnego wozu oraz orientowanie się przy jakichś szybkich dany samochod pracuje najekonomiczniej — jednym słowem kwalifikacje kierowcy, odgrywają w tym wypadku wielką rolę.

Konkurs odbędzie się na odcinku szos w pobliżu Warszawy, w ten sposób, aby umożliwić publiczność obserwacje.

Zeby nie było niespodzianek „zbyt ostrych”, każdy wóz udekorowany będzie kontrolerem.

W dniu 22 maja na terenie Warszawy odbędzie się Pokaz i Konkurs Elegancji Samochodów — impreza tradycyjna, znana i uznana, spełniająca ciele w Warszawie rolę matego salonu automobilowego.

### Punkt kulminacyjny

Dochođimy wreszcie do sedna kalendarza — XI Międzynarodowego Raidu A.P. 1938. Regulamin tej ciężkiej i bardzo ciekawej imprezy jest już ostatecznie opracowany i niebawem wyjdzie z druku. Wówczas omówimy go obszerniej.

Należy jedynie zaznaczyć, że pierwotna data raidu (20—26 czerwca) została przesunięta o kilka dni, na 25 czerwca — 1 lipca ze względu na pewną kolizję z innymi międzynarodowymi imprezami.

Przesunięte daty o kilka dni nie robi bodajże nikomu kłopotu, a wielu kierowcom zagranicznym bardzo ułatwi sytuację, a nawet w niektórych wypadkach umożliwi start w rajdzie polskim.

Na dni 14—15 sierpnia wyznaczono datę Międzynarodowego Turnieju Automobilklubu Warszawski—Łódź. Impreza ta, która odbyła się już kilkakrotnie i zawsze miała ogromne powodzenie (b. liczny start zawodników), będzie zapewne w rb. rozszerzona i obłożona będzie w ciekawe niespodzianki.

W okresie od 21 grudnia do 10 stycznia rb. ukarano grzywnami 2.925 osób za nieprzebieżne przechodzenie przez jezdnę. W tym samym czasie ukarano dotychczas grzywnami 703 rowerzystów.

### 6 miesięcy więzienia za zatarasowanie drogi

Przed Sądem Okręgowym w Rzeszowie, jako sędem apelacyjnym, poczyna się rozprawa przeciwko Józefowi Pastusi i Michałowi Mażdzie, skazanym przez sąd grodzki w Kolbuszowie na karę wzięcia po 4 miesiące za podżęcie boju na drodze pod jazdy samochodów.

Sąd apelacyjny podwyższył skazanym karę z 4 na 6 miesięcy więzienia.

(możą być nawet mniej zaawansowane w umiejętności i lata), których miały nie tak wiele do stracenia, a więc więcej do zyskania (piszę tak odważnie, ponieważ dowiedziałem się, że władze bardzo słęchędnie dają paniom pozwolenia na broń krótką).

W tej jeździe zwróć się w walce przede wszystkim ci, którzy w sezonie wiosennym i letnim zdobędą szif sportowy (względnie ci, którym się będzie zdawać, że ten szif zdobyli...), a wypróbowaną elitę kierowczyń, obrońcami honoru i pozycji własnej oraz obrońcami wartości wozów, na których startują.

Aby sytuacja zmieniła się zasadniczo, potrzeba jest nie więcej niż 20 automobilistik



Jakaż to była sensacja...

gdy w r. 1877 w Ameryce po raz pierwszy udeła się próba utrzymania w ruchu „wozu bez koni”, wybudowanego przez George'a Salden'a.

Dotąd wszystkie próby, czynione przez George'a Salden'a z jego samochodem, były daremna. Chodziło tylko o drobiazg, a mianowicie: o należyte smarowanie i o odpowiedni olej.

Sprawa została rozstrzygnięta, kiedy Salden zwrócił się do firmy „Vacuum Oil Company”, która pierwsza dostarczyła mu olej, odpowiedni do smarowania jego wchikulu.

### Fa VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki imię jej jest niepodzielnie związane z powstaniem i rozwojem automobilizmu.



**GARGOYLE**  
**Mobiloil**  
**VACUUM OIL COMPANY S.A.**

Idealny olej, swany MOBILOil, który stał się w całym świecie uosobieniem pojęcie wysokiej jakości i niezawodnych smarów, obrzymim nakładem pracy i środków pieniężnych został wypróbowany za pomocą szeregu coraz to nowych doświadczeń laboratoryjnych, czynionych przez chemików, w drodze eksperymentów i przeprowadzanych przez techników przez badanie stanu silnika, na próbach wysięgach oraz drogą innych skomplikowanych badań.

Milliony automobilistik używają tego oleju, wiedząc, że zapewnia on nie tylko spokojną i bezpieczną jazdę, ale ponadto daje możność osiągnięcia wyższej wydajności i najlepszej konserwacji samochodu. MOBILOil umożliwił technice samochodowej szybki postęp i przyczynia się do jej dalszego rozwoju.

Przypominam, że Jednodniowa Jazda Konkursowa z r. 1937 miała rekordowe powodzenie zarówno ze względu na liczbę startujących, jak również ze względu na wyjątkowo „smaczny” regulamin, który nie tylko wielu kierowców zachęcił do jazdy, ale — co trudniejsze — dał niemal wszystkim wiele satysfakcji w czasie zawodów, o czym orbił urbi glosił przez wiele dni już po zawodach.

Mozna ryzykować więc twierdzenie, że Komisja Regulaminowa trafiła tym razem w sedno potrzeb i zainteresowań.

9 października wyznaczono termin Jazdy Terenowej. Jest to nowość w kalendarzu A.P. — nowość niewątpliwie bardzo pożądana ze względu na szkolenie i doskonalenie kierowców, którzy nierzadko nie umieją sobie radzić z prostymi i łatwymi w zasadzie sytuacjami w terenie.

O wadze tego rodzaju szkolenia dla celów przysposobienia wojskowego nie trzeba chyba dodawać. Należy przypuszczać, że w tych zawodach zobaczymy wreszcie w większej liczbie kierowców wojskowych. Obysł Porównanie sil cywilnych z wojskowymi w jeździe terenowej, która w zasadzie winna być domeną wojskowych, będzie bardzo interesująca.

Do dam, że jazda terenowa daje wielką satysfakcję sportową — w jeździe przez 60 km trudnego terenu, szlówiek się więcej „jeździe” niż przez 600 km pedzenia po „gładkiej szosie”.

Oczywiście należy uważać, aby nie przesolić, aby jazda terenowa nie była zbyt ciężka i za bardzo uciążliwa dla maszyn.

Osobiście jestem za jazdą krótką, ale bardzo trudną terenową.

### Dwie nowe sekijsze Kom. Sportowej

Tak przedstawia się w krótkich zarysach szkic kalendarza sportowego Automobilklubu Polski na rok 1938-r.

Należy jeszcze dodać, że Komisja Sportowa A.P. rozszerzyła swe kadry i poza istniejącą Sekcją Zawodów Sportowych (przewodniczący p. Maryjański), Sekcją Pokazowo-Tarystyczną (przewodniczący p. St. Baryński) oraz Sekcją Regulaminową (przewodniczący p. St. Saydelski), wydzieliła nadto Sekcję Techniczną (przewodniczący inż. K. Siudziński) oraz Sekcję Chronometryczną (przewodniczący p. Dajenberg). Ta ostatnia sekcja będzie miała własne zadanie — szkolenie i wyzskolenie chronostrajstów, których ostatnio „na rynku” pozostało bardzo niewiele.

I jeszcze jedno. W dniu 3-go kwietnia rb. odbędzie się w Warszawie w lokalu Automobilklubu Polski (Al. Szucha 10) o godz. 11-iej rano, międzynarodowa konferencja dla sędziów i zatwierdzenia ogólnopolskiego kalendarza sportowego na rok bieżący.

Należy się spodziewać, że na tym pierwszym od kilku lat zjeździe automobilistycznym działacze sportowych porzucą będą kwestie imprez standardowych dla wszystkich okręgów, sprawa zawodów o charakterze mistrzostw Polski (długodystansowych), sprawa Państwowej Odznaki Motorowej itp.

T. G.

# Autostrady niemieckie

## dźwignia gospodarstwa niemieckiego

Statystyki bilansowe za rok 1937 Generalnego Inspektoratu Drogowo-Rzeszy Niemieckiej podają, że do końca 1937 roku zbudowano ogółem 2015 km. autostrad — odanych całkowicie do użytku, natomiast w budowie znajduje się obecnie drugie blisko 2000 km. Wykończenie pełnego programu budowy autostrad określonego na ok. 7000 km. zbliża się zdecydowanie ku końcowi.

Cyfra wydatków na budowę autostrad osiągnęła od początku ich budowy do 1937 roku w sumie ok. 2 mld 2 mld 500 tys. RM, cyfra trudna nawet do pełnego określenia w naszych skromnych warunkach, gdzie budżet Państwa zamyka się w cyfrach podobnego rzędu.

Dwa miliardy marek wydanych w okresie pięcioletnim daje miarę wielkiego wysiłku finansowego go gospodarstwa niemieckiego. Zdawać by się mogło, że wysiłek taki mógłby doprowadzić do poważnych konfliktów na innych odcinkach gospodarstwa, sumy przecież muszą być czymś pokryte — choćby oszczędnościami na innych inwestycjach. Jak jednak postaramy się dowieść wydatkowanie przez gospodarstwo niemieckie tak wielkich sum na bu-

wych, a odpowiedzialny jedynie przed Kanclerzem. Kanclerz Hitler w mowie wrocławskiej z 1936 roku wyjaśnił szczegółowo powody, które skłoniły go do stworzenia tej prawdziwej dyktatury drogowej:

a) praktykowane dawniej metody pracy, polegające na t. zw. uzgadnianiu aktualnych zagadnień pomiędzy całym szeregiem „bliżej lub dalej stojących czynników, co wywoływało znaczną stratę czasu, powódź konferencji i komisji, licznych wyjazdów na miejsce, oraz nie dająca się nieraz pokonać trudność w pogodzeniu sprzecznych często poglądów, interesów i metod działania;

b) konieczność zgromadzenia w jednym ręku wszystkich dyspozycji, środków materialnych dla najekonomiczniejszego ich zużycia pod kątem jednolitej rozbudowy całej sieci drogowej, odpowiednio do programu gospodarczego i wzmocnienia motoryzacji, a nie pod kątem zatrudnienia za wszelką cenę przy byle jakich robotach bezrobotnych, jak tego wymagał dotychczasowy abstrakcyjny program bezpieczeństwa.

Błędne poprzednie ujęcie sprawy drogowej doprowadziło w rezultacie do całkowitego chaosu w technice drogowej i do rozdrobienia środków pieniężnych.

W myśl przyjętych wytycznych Generalnemu Inspektorowi podlegają następujące sieci dróg:

- a) państwowe — dalekobieżne (41.000 km).
- b) krajowe pierwszego rzędu (ruch międzypowiatowy) 84.000 km.
- c) krajowe drugiego rzędu (ruch lokalny) 87.000 km.

Wy autostrad poszłaby na zasiłki dla bezrobotnych. Poza tym około 25 do 30 proc. wydanych pieniędzy wraca do kas państwowych w postaci zwiększonych wpływów z dnia publicznosci, pozostałe do pokrycia około 35 — 40 proc. potrzeb nego wkładu zdobywa się w drodze rozpisania długoterminowych pożyczek. Skutki rozumnego obrótu gospodarczego i pieniężnego, wywołane prowadzeniem budowy autostrad, dają się obecnie korzystnie zaobserwować w formie coraz to liczniejszych propozycji kredytowych ze strony instytucji finansowych, które szukają dalszej lokaty dla wpływających do nich kapitałów, powstałych z „krećcenia się” olbrzymiego aparatu budowy autostrad.

Przykład Niemiec, które droga, zwykłych, prostych a rozumnych zarządzeń potrafiły uruchomić tak olbrzymie inwestycje powinien zachęcić także i polskie czynniki drogowe do energiczniejszych kroków inwestycyjnych w niezbędnej dziedzinie polskiego drogownictwa.

Trzeba zaznaczyć, że Polska jest w znacznie korzystniejszym położeniu od Niemiec pod względem materiałów roboczych i surowców drogowych. Robocizna polska jest o połowę tańsza; od niemieckiej, a materiały drogowe, jak np. cement, przeszło o połowę tańsze, weł.

Protek od **BOLU GŁOWY**  
 KOWALSKINA  
 PRZY PRZEZIEBIENIU GRYPIE:KATARZE

W warunkach polskich zdarza się niejednokrotnie, że materiał kamienno do budowy drogi wlece się kilkadziesiąt kilometrów z odległych kamieniołomów, zamiast wykorzystywać na miejscu znajdujące się doskonałe żwiru i piaski do budowy dróg betonowych. Sądźmy, że i w tej dziedzinie przykład sąsiada z Zachodu oddziałą dodatnio na zmianę polityki drogowo — materiałowej.



# Dwa dni w obozie piłkarzy Jugosławii

## Relacja specjalnego wysłannika Przeglądu Sportowego do Venac



**SZYBKONOGI TIRNANIC (B. S. K.)**  
karykaturze naszego korespondenta.

Belgrad, 23 marca.  
Na 21-ego marca wyznaczono termin zbiórek. 18-tu piłkarzy zebrał się na dworc kolejowym w Rumii, gdzie o 3 godzinny jazdy od stolicy. Długo do Venac droga już nie daleka. Zdecydowałem się i ja wziąć udział w tym obozie. Jugosłowiański Związek Piłkarski udzielił swego placet, aby do Venac pojechał korespondent „Przeglądu Sportowego” i spędził tam — oszczędzając się do obowiązującego regulaminu — dwa dni.

Wyleciało nas z Belgradu około 10-tu. W tym tylko sześciu graczy reprezentacyjnych: Dubac (BSK), Anđelić (Jugoslawia), Knežević (BSK), Lehner (HASKA), Bozović (BSK) i Tirnanic (BSK).

Reszta to koleżki klubowi wymienionych. Jada dla towarzystwa, jada aby umilić swym kolegom ostatnie chwile przed ciężkim meczem z Polska, aby wprawić ich w nastrój.

Z belgradzkich graczy brakło trzech: Marianovic, Vujadinovic i Valjarevic. Mają trudności z urlopami, przyjadą więc nieco później.

W Rumii na dworcu oczekują nas już piłkarze z Zagrzebia. Ale i ci nie w komplecie. Przyjechali Plesze, Lesnik i Kokotovic (Gradjanski).

Gdzie reszta? Nie wiedzą. Kiedy przyjadą, Wzruszają ramionami. Umówili się na dworc, widac spóźnili się na pociąg...

**Rumia ma sensacje**  
Na dworc tymczasem przybył wywołał duże zgiełk. O tej porze do Rumii nie przyjeżdża wiele ludzi. Tym bardziej tyle znakomitości sportowych!

Podobnie jak na całym świecie tak i tu chłopcy korzystają z okazji zebrania autografów. Cieszą się, dowiadują, żartują na temat meczu z Polska.

Gdy autobus nasz rusza, żegnają go głośne okrzyki i śmiechy. To chłopcy wypisali na aucie: „Jugoslawia — Polska 8:0!”

Zaledwie ujechaliśmy 5 minut — stop. Kierownik obozu p. Petkovic kupuje kilkanaście skakanek, niedozwolne akcesoria treningowe.

Znow jedziemy. Tym razem prosto na Venac. W autobusie gwaro. Wszyscy chcieli by wreszcie wyjadować, odpocząć i... siaść do stołu.

Usiłuję nawiązać rozmowę na temat meczu z Polska. Mój sąsiad w autobusie Lesnik, pilnie wysłuchał co powiedziałem, sam ograniczył się do głośnego westchnienia:

— Bóg wie jak to wypadnie...  
Rozmawie podchwycił Bozovic. Jest w dobrym humorze, pełen wiary:  
— Dobrze będzie. Gdyby przypadek jakim ja nie grał, to na trybunach bede się tak wydzierał i dobiegował, aby w ten sposób choć przysłużyć się drużynie...  
Droga ciężka. Rozmowa się nie kłę. Wreszcie dobijamy do celu.

**Pustelnia XX wieku**  
W hotelu turystycznym przygotowane są już wygodne pokoje. Coprawda po 4—5 łóżek w jednym, ale wygodnie.

Mnie przypadło w udziale łóżko w pokoju kierownictwa. Razem z pp. Petkovicem i trenerem Nemesem. Wszyscy się przebierają.

Korzystam z okazji aby się rozelzeć po okolicy.

Venac, to duży małatek, położony na wschodnim stoku znanej góry jugosłowiańskiej „Fruska góra”. Dokoła pagórki i doliny. Teren lesisty, prześwieca lysymi plamami. Jeszcze się nie zieleń.

W pełni lata musi tu być cudownie. Dom turystyczny znajduje się na jednym ze szczytów góry. Rozciąga się stąd piękny widok na okoliczne tereny. Kręte ścieżki wiją się wokół góry. Z tarasów widać odległego sąsiada: Sanatorium dla gruźlików.

W samym hotelu brak jeszcze gości. Przyjeżdżają tu dopiero w kwietniu. Teraz panuje tu spokój i cisza. Gracze czują się więc świetnie. Wygodą i luksus. W jadalni wszystkie rozrywki: Bilard, szachy, karty, radio, patefon... Dla każdego coś.

Tu zamieszkała 15 dni. 13 jednakowych, niczym się prawie od siebie różniących dni. Podczas których przygotowawać się będą kondycyjnie i psychicznie do meczu z Polska.

A gdzie beda grać?  
Byłbym zapomniatł stwierdzić, że w całej okolicy nie ma ani jednego boiska piłkarskiego! Jest tylko mała polana, na której można trochę kopać, ale ani grać ani trenować.

Ale oni przyjechali tu na odpoczynek i kondycje fizyczna. Zresztą obeda jeszcze dwa treningi poważniejsze, na które specjalnie wyjadą. To im starczy.

**Prognozy Bozovicia**  
O 4-ej spotkaliśmy się wszyscy przy podwieczorku na tarasie. Nastrój poprawił się bardzo, po ciężkiej podróży. Rej wodził Bozovic, który nikomu nie daruje, nikogo nie oszczędzi.

Rozmowa na temat mistrzostw Jugosławii toczy się przy partii szachów, rozgrywanej przez Bozovicia z Gayerem. Dwa przyjaciele z dwóch konkurujących klubów. Gayer dostał „mata” z czego Bozovic wynioskował, że jego klub straci w ten sam sposób mistrzostwo.

Szybko minął przedwieczorny odpoczynek. O 7.30 są już wilcze apetyty. Bractwo rzuca się na kołaczki, jak gdyby nie jadło z cały tydzień. Świeże powietrze wzmagaa apetyt.

Wielka konsternacja wywołało zyczenie kilku graczy:  
— Wino!  
P. Petkovic odmówił. Jakto wino na obozie sportowym...  
Ale gracze mają swoją rację. Od lat przyzwyczajeni są do tego napoju, nie sposób teraz odmówić im tego. Po chwili na stole pojawiają się karafki.

Zadowolony z tego obrotu rzeczy, wielki entuzjasta piłki nożnej — kelner dorzuca każdemu po jeszcze jednym szynclu.

**Spacer duchów**  
— Abyśmy tylko wygrali — dodaje. Po kolacji obowiązkowy spacer. Trener Nemes prowadzi przez ciemny las

oswiecając drogę latarką. Co chwila ktoś się wywraca, ktoś pada w ciemnościach. Chodzą cały czas z nimi. Ten spacer duchów trwa pół godziny. Rozeszliśmy się o 22-ej. Wszyscy ruszają do łóżek.

Nemes odbywa obowiązkową wycieczkę. Wszystko w porządku. Wychoździe na powitanie, Niebo usiane gwiazdami, nastraja do rozmyślań.

— Jak to będzie 3 kwietnia? Czy i gracie myślał teraz o tym? Chyba nie. Ani razu ze mna na ten temat nie chciałem mówić. Mówią o wszystkim tylko nie o tym.

Kilka minut po szóstej budzi mnie Nemes.

— Wstawaj pan. Pójdziemy budzić chłopców. Zaczynamy dzień...  
Docierający z pobliskich pokoiów hałas wskazuje, że trudno nie będzie. Zbudzili się wszyscy sami.

Zaczął się drugi dzień kwarantanny. O 7.30, według programu bieg na przelaj. Na przodzie tyśa głowa trenera Nemesa. Na samym końcu — dwaj cywile. Kierownik obozu p. Petkovic i ja nabieramy apetytu do śniadania.

Na polanie mały odpoczynek a po tym silna gimnastyka. Gracze się po-

ca, nam zimno... Tu w górach jeszcze przymrozki.

Komendę „koniec gimnastyki” przyjmują wszyscy radośnie. Wszystkim pilno do sali jadalnej. Pierwszy u stołu zjawił się Bozovic. Żąda za zwycięstwo w biegu na przelaj do stołu — podwójnych porcji.

Po śniadaniu odpoczynek. Pierwsza porcja przyniosła gazetę i już listy. Trzeba odpowiedzieć. Kilku chwytają za karty. Inni odpoczywają na leżakach.

**Co myślą o meczu?**  
Spaceruję od jednego do drugiego. Chcę się dowiedzieć co myślą o meczu z Polska?

— W reprezentacji grałem 5 razy i na każdym meczu strzeliłem po jednej bramce. Przeciwko Polsce nie grałem ani razu. Gdybym grał — napełniłbym przerwałbym dotychczasowej passy.

**Przerzywa Knežević:**  
— Nie martw się. Będziesz miał teraz okazję wyrównać. Musimy strzelić 5 bramek: Dla każdego z ataku — jedna.

Z boku przysłuchuje się Anđelić:  
— Nie żartujcie. Polacy grają teraz bardzo dobrze. Widziałem ich w ubiegłym roku w Paryżu, jak pokonali licę paryska 5:1. Wracaliśmy wtedy z Irlandii. Polacy grali świetnie. Bardzo mi się podobali. Widziałem ich wówczas po raz pierwszy.

Rozmowa przerzywa szum samolotu. Spieszmy do okien. Nad nami na wysokości 200 metrów krąży samolot. Obłędnie hotel 5 razy a pilot pięć razy pokazał nam pięść 5:0.

O 11-ej trener przerywa śniadanie. Spacerujemy grupkami godzinę. Lehner i Knežević spieszą naprzód z książkami. Dwaj ci studenci politechniki belgradzkiej — korzystają z wolnej chwili i uczą się.

Przed 1-szą — siadamy do obładu. Apetyty wilcze. Ledwo kończą obład a już pytają, kiedy znow podadzą do stołu.

Po południu sygnal autobusu oznajmia przybycie nowych gości. Przyje-

chali Urch i Jazbinski. Brak Glazera, Hügla i... Sposa, Przyjechał z Francji do związku, że o ile nie dostanie zwrotu kosztów pełnej podróży z Francji do Belgradu na obóz się nie stawi. Mają mu to wszyscy za złe.

O 4-ej na pobliskiej polanie bawią się piłka. Główną stonią, robią sztuczki. Potem trochę gimnastyki. Konekci. Autobus szkuje się w drodze powrotnej. Szkuje się i ja. Znamy się. Wieczorem mieli przyjechać kapitan związkowy p. Popovic i delegat ministerstwa Wych. Fizycznego i Sportu radca X Aracic.

Rozmineliśmy się po drodze.

Pera Zlatopera



**NA STOPNIACH TURYSTYCZNEGO HOTELU W VENAC**

rozsiadli się obozujący tam piłkarze jugosłowiańscy. Pierwszy od lewej stoi trener Nemes, za nim nasz korespondent — brat byłego bramkarza Legii — Grgi Zlatopera.



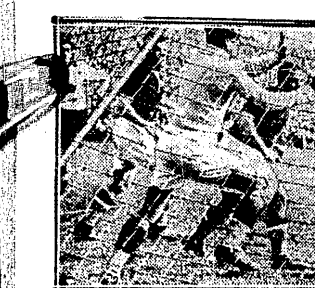
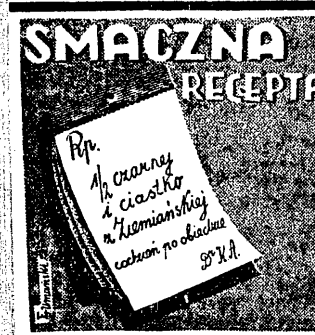
**KNEŽEVIC (B. S. K.)**  
w karykaturze naszego korespondenta.

## Próbny galop Jugosłowian

**BELGRAD, 24 marca.**  
Nandydaci do reprezentacji Jugosławii rozebrali dziś w Nowym Sądzie treningowy mecz z miejscowym klubem kl. A Vojvodina, która zwyciężyła przed kilku tygodniami z budapeszteńskim Nemzetel 5:1.  
Do meczu z Vojvodina stanęli reprezentanci w następujący składzie: Urch; Anđelić, Dubac; Lehner, Jazbinski (Gayer), Knežević (Kokotovic), Tirnanic, Sposa (Vujadinovic), Lesnik, Bozovic — bez błędu. Sposa, który wreszcie pojawił się w obozie specjalnie zamponował. Zresztą miał mało piłek, nie było okazji do ujawnienia swej klasy. Sposa przejdzie jeszcze jeden egzamin 30 km. na następnym meczu treningowym, również w Nowym Sądzie.

Mecz wygrał reprezentant bez wyjątku. Do przerwy 5:0. Po przerwie zwinili tempo i temu przysłać należy, że strzelili tylko dwie bramki. Vojvodina uzyskała honorowy punkt. Ogólny wynik 7:1, zadowolili kapitan związkowego i trenera.

P. Z.



**TAK SIĘ STRZELA BRAMKI GŁOWĄ!**  
Silling kieruje do siatki węgierskiej piłkę podaną przez Kitzlingera, na meczu Niemcy — Węgry 1:1.

*Doświadczenie polskich tak!*

# POLSKI FIAT

JEDYNY SAMOCHÓD BUDOWANY Z POLSKICH SUROWCÓW

## Dąb przegrywa z Ukrainą i remisuje z Pogonią 500 złotych

**500 złotych**  
wygrać można zgadując wynik meczu Polska -- Jugosławia

**WŁÓW, 26.3. — UKRAINA — DĄB 2:1 (0:1).** Bramki zdobyli: dla Dębu — Grzędziel; dla Ukrainy — Magoczi i Bohurat. Sędziował p. Kuchar.

**DĄB:** Hajduk; Halama, Krawiec; Szymura, Sarnowski, Piachotka; Drzazga, Matuszek, Kopeć, Grzędziel, Wichary.

Ukraina okazała się przeciwnikiem niezwykle twardym, który ustępował wprawdzie siłakom pod wieloma względami, jednak brał pokonywał ogrom ambicji i zaciętości. Nie zrażała się Ukraina trwającą z górą 45 minut przewagą Dębu, nie przestraszyła się utraty bramki już w 3 min. Konsekwentnie, wyraźnie poprawiała swą grę i już w drugiej połowie była zespołem równorzdnym, a pod koniec meczu nawet całkiem wyraźnie lepszym.

Dąb przewyższał lwowian kondycją, startem, lotnością, rzutem natomiast brakiem zdecydowania, słabym zgraniem płacii napadu i brakiem strzelców. Widzieliśmy dobrą postawę obu obrońców, czyste i wzorowe zagrania najlepszego piłkarza siłaków, środkowego pomocnika Sarnowskiego, i ładne po doświadczeniu ataku. Pod bramką napad Dębu tracił na wartości, gubił się w nadmiernej kombinacyjności, był za wolny i zupełnie nie strzelał.

W debie, obok Sarnowskiego, dobre były oba skrzydła, obrona powna.

Ukraina miała okresy dość nierówne. A tak lwowian opierał się na lotnych skrzydłach, w trójce środkowej wyróżniał się Sirochota. Bardzo dobrze grał bramkarz Bozovic, wyróżniał się ponad to Worobiec w obronie.

Pierwsza połowa stała pod znakiem całkowitej przewagi siłaków, którzy już w 3 min. na skutek niezdecydowania obrony Ukrainy, uzyskali przez Grzędziela pierwszą bramkę.

Po przerwie obraz gry uległ częstej zmianie. Początkowo przeważała Ukraina, po czym nastąpił okres przewagi Dębu, pod koniec groźniejszym zespołem była znowu Ukraina. Punkt wyrównujący zdobył dla lwowian Magoczi, a zwycięską bramkę Bohurat.

**WŁÓW, 27.3. — Tel. wł. — Pogoni — Dąb 1:1 (1:0).** Bramkę dla Pogoni zdobył Kraus, dla Dębu Trabka.

Pogoni: Albański; Jezewski, Lemiszko; Hanin, Wasiewicz, Sumara; Schmidt, Kraus, Zimmer, Jedynak, Majowski.

Dąb grał dzisiaj w składzie nieco zmienionym. W bramce zagrał Pawłowski, na środkowej pomocy Skowroński. Sarnowski przeszedł na pozycję prawego pomocnika, a w napadzie zagrał na skrzydle Trabka. Za dwa tygodnie wypadnie Pogoni rozpocząć kampanie ligowa. W obecnym stanie nie mogłaby Pogoni osiągnąć nawet po-

## Skrupilo się na Warszawie

Obóz piłkarzy zakończył się. Gracze rozjechali się do swoich klubów i czynią obecnie ostatnie przygotowania do podróży. W piątek rano zbiorą się w Warszawie względnie w Katowicach by udać się w drogę do Belgradu.

W ub. czwartek odbyło się jeszcze jedno spotkanie treningowe. Przeciwnikiem obozowiczów była kombinowana drużyna Warszawy. Miała ona mniej szczęścia, niż Polonia, gdyż rozsierzeni reprezentanci postanowili się zrehabilitować i w konsekwencji złożyli Warszawię skóre. Wynik brzmiał 7:1.

I tym razem optycznie gra „repow” nie przedstawiała się najlepiej. Wciąż jeszcze akcjom brak było spójności i wyraźnej linii. Niemniej jednak nie przejmujemy się tym zbyt. Nie ulega wątpliwości, że ten sam Wilimowski czy Wodarz, gdy przyjdzie walka na całego grać będzie o pół klasy lepiej, niż w czasie treningu. Mimo zwycięstwa widac było wyraźnie, że gracze nie koncentrują się na zwyciężeniu i dzięki temu też popełniają gafy, które przy poważnej robocie na pewno się nie zdarzą.

W Belgradzie będzie sprawa trudna, jednakże w obliczu odpowiedzianego zadania piłkarze nasi z miejsca się podciągną i pokażą na co ich stać. Ambicja reprezentantów naszych jest: wygrać! A wiemy, że gdy trzeba, potrafia dać z siebie ostatni wysiłek, a wówczas nawet tych „stabszych” nie wolno lekceważyć.

Ukraina: Bozovic; Worobiec, Miklosz II; Danil, Hozowski; Romaniec; Bohurat, Krajewski, Sirochota, Miklosz I, Magoczi.

Ukraina okazała się przeciwnikiem niezwykle twardym, który ustępował wprawdzie siłakom pod wieloma względami, jednak brał pokonywał ogrom ambicji i zaciętości. Nie zrażała się Ukraina trwającą z górą 45 minut przewagą Dębu, nie przestraszyła się utraty bramki już w 3 min. Konsekwentnie, wyraźnie poprawiała swą grę i już w drugiej połowie była zespołem równorzdnym, a pod koniec meczu nawet całkiem wyraźnie lepszym.

Dąb przewyższał lwowian kondycją, startem, lotnością, rzutem natomiast brakiem zdecydowania, słabym zgraniem płacii napadu i brakiem strzelców. Widzieliśmy dobrą postawę obu obrońców, czyste i wzorowe zagrania najlepszego piłkarza siłaków, środkowego pomocnika Sarnowskiego, i ładne po doświadczeniu ataku. Pod bramką napad Dębu tracił na wartości, gubił się w nadmiernej kombinacyjności, był za wolny i zupełnie nie strzelał.

W debie, obok Sarnowskiego, dobre były oba skrzydła, obrona powna.

Ukraina miała okresy dość nierówne. A tak lwowian opierał się na lotnych skrzydłach, w trójce środkowej wyróżniał się Sirochota. Bardzo dobrze grał bramkarz Bozovic, wyróżniał się ponad to Worobiec w obronie.

Pierwsza połowa stała pod znakiem całkowitej przewagi siłaków, którzy już w 3 min. na skutek niezdecydowania obrony Ukrainy, uzyskali przez Grzędziela pierwszą bramkę.

Po przerwie obraz gry uległ częstej zmianie. Początkowo przeważała Ukraina, po czym nastąpił okres przewagi Dębu, pod koniec groźniejszym zespołem była znowu Ukraina. Punkt wyrównujący zdobył dla lwowian Magoczi, a zwycięską bramkę Bohurat.

skromne sukcesy punktowe. Tak wynika przynajmniej z tego co dziś widzieliśmy. Przeciwnik nie był wielkiej klasy. Jednak Siłacy byli zespołem twardym, z powodzeniem przetrzymali okres przewagi Pogoni, by w drugiej połowie nawiązać grę otwartą równą, a w końcu znakomicie zafiniszować.

W grze Pogoni widzieliśmy jeszcze wiele niedociągnięć. Drużyna lwowska, mimo sumiennej zaprawy, nie posiada dostatecznej kondycji. Pogoni brak startu, należyte opanowanie i jakiegokolwiek zdecydowania pod bramką. Najlepiej jeszcze trzymała się cała linia pomocy. Obrona w pierwszej połowie poprawna, zaczęła się chwiać z chwilą, gdy Dąb zwiększył tempo. Najgorzej było z napadem. W ataku Pogoni grano zupełnie bez planu. Zimnemu nie brakło wprawdzie inicjatywy, jednak nie znajdował on zrozumienia u współpartnerów. Przebił się widzieliśmy u Majowskiego, za to Jedynak był zdecydowanie wolny, a prawa strona Kraus — Schmidt grała wręcz beznadziejnie! W sumie napad Pogoni mimo doskonałego oparcia o linie pomocy nie mógł przebić się przez brzoję siłaków, mimo, że miał okresy znacznej przewagi.

Dąb w pierwszej połowie grał słabo. W drugiej gdy zorientował się, że przeciwnik nie jest groźny, poprawił się wyraźnie a zakończył nawet w stylu zasługującym na pochwałę. U Siłaków, podobnie jak w sobotę, najlepsza obrona Halama — Krawiec linia pomocy oraz obaj skrzydłowie. Trabka i Wichary.

Pierwsza połowa upłynęła pod znakiem całkowitej przewagi Pogoni. Atak lwowian z kończą szans wykorzystali tylko jedną przez Krausa w 10 m. gry. Od 45 m. Dąb był coraz groźniejszy. Wyrównała bramkę zdobył w 82 m. Trabka, który wykorzystał zle obliczony wybieg Albańskiego.

**W Łwowie rozegrano dzisiaj nast. mecze piłkarskie:** Czarni — Swiętę 3:1 (2:0), Hasmona — Sokół 1:1 (0:0), Lechia — Zimolęczanka 5:0 (0:0).

Wysłać pod adresem: Poł. Kom. Olimpijski, Warszawa, Wiejska 11

zaliczyć znaczek za 50 gr

**MECZ POLSKA—JUGOSŁAWIA**

dn. 3.IV w Belgradzie

1) Wygra Polska: Jugosławia (niepotrzebne skreślić) w stosunku .....

2) Pierwszą bramkę strzelił: Polska Jugosławia (niepotrzebne skreślić)

3) Do przerwy wynik: dla Polski Jugosławia (niepotrzebne skreślić)

Imię i nazwisko .....

adres: .....

Kupony nadesłane po 2.IV udziału w konkursie nie weźma.



# W kuźni potęgi motoryzacyjnej Europy

Korespondencja własna Przeglądu Sportowego

Berlin, w końcu marca. Samochodowy i motocyklowy doświadczenia w pierwszym dniu marca w Berlinie w pierwszych dniach marca dał wspaniały obraz niemieckich możliwości w motorowym sporcie na rok obecny. „Dział” maszyn sportowych, wspaniałych wyścigów, typów rekordów i terenowych — przedstawiał się doprawdy imponująco. Wystawa techniczna podkreślała dobitnie kierunki, w jakich idą konstruktorzy wszystkich typów niemieckich maszyn sportowych dla osiągnięcia ostatecznej hegemonii nie tylko w automobilizmie, ale też i w motocyklistyce światowej.

Wiadomym jest ogólnie Czytelnikom „Przeglądu Sportowego”, że w sporcie samochodowym opanowali Niemcy tak wyszczerzone, górskie i torowe, jak i zawody terenowe. I jedynie w

dziale rekordów samochodowych nie mają wyników kompletnych, znacząco widoczne tym niemniej konkretnie zdystansowanie dwóch wielkich konkurentów: Anglii i Włoch.

**BRAK KIEROWCÓW**

Największą troską managerów niemieckich ekip sportowych jest brak kierowców, powstały przez wycofanie się wielu dotychczas dobrze zasłużonych oraz przez brak wartościowego nabytku. W najgorszej chyba sytuacji znajduje się Auto Union (grupa samochodowa), w której nie ma już Rosemeyera i von Dellusa, z których ostatecznie wycofał się też Hans Stuck, Villiez, przyczyną są na rekordowych sportach. Ma on zamiar być światowy rekord szybkości na wodzie. Zastąpić ich mają: znanymi motocyklistami i dotychczasowymi jeźdźcami narybku Hasse oraz wy-

**CHRYSLER**  
U. S. A.  
**HANSA**  
osobowe  
**HANSA-LLOYD**  
ciężarowe  
**TRIUMPH**  
Coventry  
**STANDARD**  
Coventry  
**HOTCHKISS**  
Paris

**PRZEDSTAWICIELSTWO**

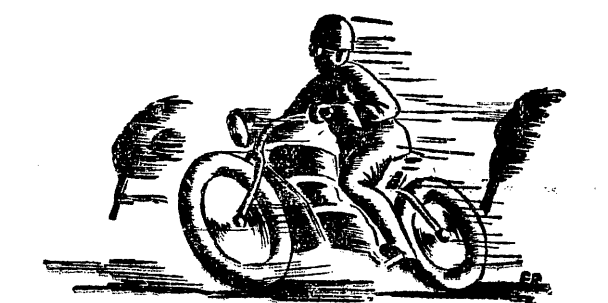
## AUTO-ELITE

Warszawa, Ujazdowska 22, tel. 824-80

Oto skutki niestosowania żarówek Selectiva.

Bezpieczeństwo w drodze zapewniają żarówki samochodowe PHILIPS DUPLOLUX SELECTIVA

## Pierwszy akt mistrzostw motocyklowych Polski w raidzie



tocyklistami Polski: Jakubowskim, Docha i por. Nahorskim. Zapisy do raidu przyjmuje PKM. do dn. 7 kwietnia. Trzeba zaznaczyć, że impreza będzie pierwszą punktowaną do mistrzostw motocyklowych Polski. (ems)

Sezon motocyklowy w Polsce rozpoczyna tradycyjnie największy klub motocyklowy Polski — PKM. Jak w innych latach tak i teraz sezon imprez zainaugurowany będzie dorocznym wiosennym Raidem Szosowo - Terenowym. Impreza ta odbędzie się w dniu 9 i 10 kwietnia.

IX Raid PKM-u składać się będzie z czterech prób, które zdecydują o ostatecznej klasyfikacji zawodników. W pierwszym dniu odbędzie się próba zrywu i hamowania oraz jazda raidowa podczas nocy. Drugiego dnia odbędzie się raid dzienny i próba szybkości w terenie.

Próba zrywu i hamowania odbędzie się na przyjeździe u nas zasadach t. zw. prób Monte Carlo.

Raid nocny rozpocznie się w pierwszym dniu zawodów o godzinie 19-jej. Zawodnicy ze startu, znajdującym się w początku Al. Zwirki i Wigury, wyrusza w odstępek jednodominutowy w kolejności numerów startowych. Trasa raidu, wynosząca 160 km, prowadzić będzie przez Grójec — Belsk — Wilków. Tu nastąpi kontrola czasowa oraz jazd w teren na Białą Rawską. Następnie zawodnicy udadzą się na Babsk — Mszczonów — Raszyn do mety w Warszawie (na ul. Puławskiej).

Start do raidu dziennego nastąpi drugiego dnia zawodów o godz. 8 rano na placu Wilsona. Trasa raidu wyniesie około 250 km (w czym około 20 proc. odcinków terenowych) i prowadzić będzie z Warszawy piąszczyńskiemi drogami leśnymi Puszczy Kampinowskiej na Laski - Palmiry do Nowego Dworu, później zaś przez Nieporęt — Radzymin oraz po os. Radzymin — Wysocki — Brok — Bugiem — Sadowe — Stanisławów — Mińsk Mazowiecki do Miłosnej. Gdzie nastąpi zakończenie raidu i start do próby terenowej.

Próba terenowa będzie ostatecznym egzaminem, który wykaże odporność zawodników na trudny długiej jazdy, oraz wykaże ich możliwości w zakresie techniki prowadzenia motoru w ciężkim terenie na maksymalnym gazie. Trasa próby szybkości będzie wynosiła około 3 km.

Maszyny startujące w raidzie podzielone zostaną na pięć kategorii. W pierwszej startować będą, coraz bardziej popularne u nas motocykle do 125 cm pojemności silnika, w kat. drugiej — solówki o pojemności do 350 cm, w kat. trzeciej — solówki ponad 350 cm, w kat. czwartej — motocykle z przyczepkami do 600 cm, w kat. piątej ponad 600 cm.

W zależności od litrażu maszyn stawiane będą zawodnikom różne warunki na trasie raidu. Podczas raidu nocnego pierwsza będzie musiała osiągnąć średnia 30 km/godz., kat. 2 — 45 km/godz., kat. 3 — 50, kat. 4 — 45, kat. 5 — 50 km/godz.

W raidzie dziennym wartości te będą podwyższone po 5 km/godz.

Do raidu przyczepczalnie zgłosił się „wypuszczonej” całościowa beczyniowca elita polskich motocyklistów. Spodziewana jest emocjonująca walka między trzema najnowszymi mo-

## Motoryzacja - Benzyna

Impas w dziedzinie motoryzacji, trwający całe lata, został nareszcie, dzięki wysiłkom Rządu, przełamany. Zmiany w ustosunkowaniu się władz administracyjnych, a w szczególności władz skarbowych do automobilizmu potrafiły tego do końca. Osiągnięcia na tym polu ostatecznego roku pozwalają żywić nadzieję, iż z każdym rokiem motoryzacja coraz bardziej będzie się rozwijać.

To przypuszczalne tempo rozwoju motoryzacji niesie ze sobą dwa ważne problemy tak dla samej sprawy, jak i dla gospodarstwa społecznego kraju. Problemami tymi są:

- 1) należyte zaopatrzenie w odpowiedni sprzęt motorowy,
- 2) zabezpieczenie pokrycia na materiał napędowe.

Sprzęt motorowy długie lata jeszcze będziemy musieli w znacznych ilościach importować, krajowa produkcja bowiem nie sprosta zmagającemu się zapotrzebowaniu, a zakładanie nowych fabryk nie jest łatwe tak ze względu na błąd co bądź ograniczoną pojemność rynku wewnętrznego, jak i na silnie różniczkowane indywidualne gusta odbiorców.

Kwestia pokrycia zapotrzebowania na materiał napędowe przedstawiała się o wiele lepiej, jesteśmy bowiem pod tym względem obecnie zupełnie samowystarczalni. W roku ubiegłym zużycie benzyny wyniosło 8.600 wagonów, przy czym z produkcji pozostało nam jeszcze 4.700 wag. na eksport, z czego wynika, że jesteśmy przygotowani do zaopatrzenia w potrzebne paliwo jeszcze o około 50 proc. większej ilości pojazdów mechanicznych. Ta ostatnia cyfra da się w sposób dość pokazywać powiększyć uwzględniając produkcję benzolu oraz spirytusu, które w wypadku krytycznym musiałyby być w zwiększonych dawkach do mieszank stosowane.

Rzeczywistość przeczy jednak tak optymistycznemu traktowaniu tej sprawy. Wzrost przemysłowiec kraju pochłania coraz większe ilości benzyny i benzolu, dla celów napędowych pozostanie zatem mniej tych środków, a ponadto — i to najważniejsze — powoli, lecz stale spada produkcja benzyny, bez której mieszanki napędowe istnieć nie mogą. Spadek produkcji benzyny jest konsekwencją stałego zmniejszania się wydobycia surowca, t. j. ropy naftowej.

Spadek wydobycia ropy jest — biorąc rzecz w dłuższym okresie

## Wysiłki Włochów do dotrzymania Niemcom kroku

Mediolan, w marcu. Niesłychany rozwój niemieckiego sportu motorowego, dystansującego systematycznie włoski automobilizm wyścigowy i przekraczający wielkość wyścigów włoskich motocyklistów, powoduje ciekawą przemianę w polityce kierowniczej włoskiego sportu motorowego. Ten rok powinien przynieść w ostrych formach sensację na wszystkich odcinkach. Nowe reguły dla samochodów wyścigowych, obowiązujące od roku obecnego, pozwoliły Włochom na opracowanie nowych maszyn, które, korzystając z wyrównania pod względem pojemności silników i wag kompletnych maszyn, będą miały bez wątpienia większe szanse w walce z Niemcami niż dotychczas.

Włoskie samochody wyścigowe na sezon 1937, to niezmienne Alfa-Romeo i Alfieri Maserati. Obydwie marki, podobnie do Niemców, hołdują zasadzie silników kompresorowych maksymalnej dopuszczalnej pojemności 3 litr., nie jest jednak wykluczone, że ze względów propagandowych wytwórnie te lansować będą i typy o silnikach bezkom-

**Przodujące marki motocykli:**

**BMW**

**RUDGE**

**TWN**

Towarzystwo Handlu Motocyklami  
Warszawa, Marszałkowska 31 a  
Firma chrześcijańska

**Najbliższy program P. Z. M.**

**Kwiecień**

9-19 PKM — Warszawa — IX Raid szosowo - terenowy motocyklowy.

10 — MKZS Gdynia — Zawody na torze lotowym w Gdyni — motocyklowe.

14 — KS Union — Toring Łódź — Raid dookoła m. Łodzi szosowo - terenowy ogólnopolski zamknięty.

**Maj**

1 — WKS Legia Warszawa — pogoń za szosowo - motocyklowa.

1 — MKZS Cieszyń — Wyścig ulicami miasta Cieszyń — motocyklowy.

3-3 — Motoklub „Unia” Poznań — Raid „STO-MIL PO POLSCE” — ogólnopolski zamknięty.

8 — Motoklub „Unia” Poznań — Ogólnopolskie otwarte wyścigi motocyklowe po ulicach Poznania o VI Złoty Kask.

15 — OZM Katowice — Ogólnopolskie otwarte wyścigi na torze żużlowym w Katowicach.

22 — WKS Legia — Warszawa, na zjeździe PZM — Warszawa — święto motocyklowe i Radio-Raid — ogólnopolski zamknięty.

24 — MKZS Gdynia — Zawody na torze lotowym — motocyklowe.

28 — LKM Łódź — Ogólnopolski zamknięty raid szosowo terenowy.

29 — GKM „Batorin” — Grodno — Raid, Grodno — Wilno — Narocz — międzytorowy.

30 — BSKM Białystok i MKZS Białystok — Ogólnopolskie otwarte wyścigi motocyklowe ulicami Białystoku.

## Wzmożenie wierceń w r. 1937

Wzmożenie wierceń w r. 1937 mogłoby być tylko dzięki temu, iż utarg przemysłu za sprzedane produkty wzrósł o 10 milionów w porównaniu z r. 1936, kiedy utarg przemysłu osiągnął najniższą kwotę w ostatnim 10-leciu, 113 milionów zł, zamiast 230 milionów zł w r. 1928.

Już porównanie tych dwu cyfr świadczy o głębokości upadku przemysłu naftowego w Polsce.

Dla odwiercenia w r. 1937 przeszło 200.000 m, aby produkcję utrzymać na poziomie z r. poprzedniego, utarg powinien być się powiększył nie o 10, a o 30 milionów złotych.

Nie trzeba zapominać, że ciągłość wierceń za ropą jest w przemyśle naftowym koniecznością, gdyż wyczerpując się szyby — muszą być stale zastępowane nowymi — wymaga tego ciągłości produkcji.

Dla dzwignięcia przemysłu naftowego wzywają potrzebą wierceń i jeszcze raz wierceń, a na to znowu pieniądze, które przypłyną tylko w tym wypadku, o ile przemysł będzie dla kapitału atrakcyjny, t. zn. o ile będzie rentowny, to to właśnie rentowność należy mu stworzyć.

## Raid Berlin - Rzym

Jedną z największych europejskich imprez raidowych będzie w tym roku zainaugurowana jazda Berlin — Rzym. Początkowo obejmowała ona trzy dni, ale w końcu, poruczonej jednak ten projekt ze względu na charakter wielkości maszyn zwyciężyły maszyny włoskie, które z wyjątkiem niemieckich, były szybsze i zwrotniejsze. Nie należy zapominać, że Włochy dysponują jak wspaniałym materiałem maszynowym o jakim Niemcy chyba nie wiele wiedzą. Przede wszystkim wymienić należy Lancia 1,5 litr., dalej Maserati Sport, duży Alfa Romeo i Fiat Sport. Niemcy wystawili BMW Sport 2 litr. i Wanderer kompresor, są to jednak maszyny nawskroś sportowe. Turystyczne wozni niemieckie, jak np. Mercedes 1,7 czy też Wanderer W-24 są maszynami zrybnymi i wytrzymałymi, nie mogły by jednak konkurować z typami włoskimi, posiadającymi niespotykany gdzieś indziej charakter sportowy.

**G. E. T. Eyston**

Kapitan G. E. T. Eyston zgłasza się do polowych prób rekordowych, chce osiągnąć wynik, jaki mógł by daleko oddzielić cyfrę jego szybkości od wyniku Caraccioli. Już teraz maszyna jego jego odpowiednio przebudowana, ma doń okrago 590 km/godz. Ile da w praktyce? Oto pytanie trudne, który z zastrzeżeniem przyjmują odpowiedzialność Eyston. Przecież ostatnio opowiedział 560, a dotychczas tylko 510 km/godz. Różnica ogromna. Eksperymenty rekordowe podjęli Eyston ponownie na dnie wyschniętych jeziora. Stępnego w stanie Utah (USA), przypuszczalnie w sierpniu.

k. Głazera, z Francji  
lapisal list  
nie zwro-  
Francji do  
awl. Maj  
bawła się  
ia sztucz-  
i. Koniec.  
re powrot-  
ny się.  
iść kapi-  
i delegat  
go i Spór  
e.  
Matoper  
K.)  
kore-

